

Supported by  日本 THE NIPPON  
財団 FOUNDATION

2023年度

海事の国際的動向に関する調査研究事業報告書  
(海洋汚染防止)

2024年5月

公益社団法人 日本海難防止協会

## ま え が き

この報告書は、当協会が日本財団の助成金を受けて、海洋汚染防止事業の一環として2023年度に実施した「海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止）」事業の内容をとりまとめたものである。

2024年5月  
公益社団法人 日本海難防止協会



## 目 次

1	調査研究の概要	3
2	IMO 委員会	
	第 10 回汚染防止・対応小委員会 (PPR10)	9
	第 80 回海洋環境保護委員会 (MEPC80)	17
	第 11 回汚染防止・対応小委員会 (PPR11)	103
	第 81 回海洋環境保護委員会 (MEPC81)	111
3	調査研究事項	
	カーボンニュートラルの推進に向けた国際的な動向の調査結果	227
4	調査研究委員会	
	第 1 回委員会議事概要	243
	第 2 回委員会議事概要	248
	第 3 回委員会議事概要	256
	第 4 回委員会議事概要	261
	<参考資料>	
	IMO 2023 年会議プログラム	269
	IMO 2024 年暫定会議プログラム	272



# 1 調査研究の概要



## 1. 実施の目的

海洋環境保全問題は、国内だけでは推進できるものではなく、国際協調が不可欠であることから、常に国際的動向に注目して、これらを斟酌し官民一体となって対応する必要がある。

現在、国際海事機関（IMO）においては、現行各規則の解釈と改正に加え、バラスト水管理、船体付着による水生生物の移動の問題、船舶からの海洋プラスチックごみ問題、船舶からの温室効果ガス排出の削減、MARPOL 条約及び関係コードの解釈及び改正、特別海域及び特別敏感な海域の指定等、多彩かつ複雑な問題が議論されている。これら問題はいずれもその推移によっては、我が国産業界の活動及び政府の施策に大きく影響することとなる。

以上を踏まえ、日本の意見を国際海事社会に反映させる観点から、我が国として積極的にこれらの検討に参画する必要があるため、これら海洋汚染防止の関連事項を中心に各国の動向を調査し、国内関係者へ周知するとともに、当協会本部から派遣した調査員とロンドン事務所職員を IMO 関連会議に参加させ、これらの会合における我が国の対応に寄与することを目的として実施した。

## 2. 実施方法

本事業の推進にあたっては、海洋環境保護委員会 (MEPC) での審議議題に関し、国際会議前における詳細な国内検討を必要とする課題について、当該課題の関係者及び関係団体によって構成される専門委員会において集中的な議論及び意見交換を行うこととした。委員会の名称、構成は次のとおりである。

「海事の国際的動向に関する調査研究委員会(海洋汚染防止)」

委員（順不同、敬称略、（ ）内氏名は前任者）

委員長	道田 豊	東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授
委員	三村 治夫	神戸大学 海事科学研究科 教授
〃	山地 哲也	海上保安大学校 海上警察学講座 教授
〃	南 清和	東京海洋大学 学術研究院 海事システム工学部門 教授
〃	大森 彰	一般社団法人 日本船主協会 常務理事
〃	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部 担当部長
〃	武田 克巳	一般財団法人 日本海事協会 材料艀装部 主管
〃	升井 峻	一般財団法人 日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ 基準ユニット長
〃	寺門 雅史	一般財団法人 日本造船工業会 常務理事



- 〃 浅見 光史 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所  
 (城田 英之) 環境・動力系 環境影響評価研究グループ長
- 〃 三次 亮 全国漁業協同組合連合会 漁政部 次長
- 〃 松本 冬樹 一般社団法人大日本水産会 事業部 部長

関係官庁等（順不同、敬称略、（ ）内氏名は前任者）

- 植村 忠之 国土交通省 総合政策局 海洋政策課長
- 今井 新 国土交通省 海事局 海洋・環境政策課長
- (田村 顕洋)
- 指田 徹 国土交通省 海事局 外航課長
- (宮沢 正知)
- 田村 顕洋 国土交通省 海事局 船舶産業課長
- (今井 新)
- 鈴木 長之 国土交通省 海事局 検査測度課長
- (小磯 康)
- 中川 研造 国土交通省 港湾局 海洋・環境課長
- (衛藤 謙介)
- 箕作 幸治 海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
- (永井 一浩)
- 森下 泰成 海上保安庁 海洋情報部 環境調査課長
- 大井 通博 環境省 水・大気環境局 水環境課長
- 諸貫 秀樹 水産庁 増殖推進部 漁場資源課長

事務局

- 佐々木 幸男 公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
- 鏡 信春 公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
- 池田 聡 公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部長
- (池寄 哲朗)
- 原口 啓太郎 公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員
- 福田 友子 公益社団法人 日本海難防止協会 海上安全研究部 研究員

### 3. 実施経過

①2023年4月10日（月）14時00分～15時30分

対面及び Web 形式により第 1 回委員会を開催した。第 79 回海洋環境保護委員会（MEPC79）の報告及び第 10 回汚染防止・対応小委員会（PPR10）における我が国の対処方針についての検討を行った。

②2023年4月24日（月）～28日（金）

対面及びバーチャル会議方式により開催された第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）に調査員として川合ロンドン連絡事務所ロンドン研究室長及び原口研究員を出席させ、政府代表を補佐するとともに、担当議題に関しあらかじめ指定された対処方針に従い、我が国意見の反映に努めた。また、会議全般の情勢を把握し、国際情報及び関係資料の収集を行った。

③2023年6月6日（火）～8日（木）

ノルウェーのリルストレイムで開催された“Nor Shipping 2023”に調査員として原口研究員を出席させ、海洋大気汚染に係る取組みについて情報収集を行った。

④2023年6月13日（火）14時00分～15時30分

対面及びWeb形式により第2回委員会を開催した。第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）の報告及び第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）における我が国の対処方針についての検討を行った。

⑤2023年7月3日（月）～7日（金）

対面及びバーチャル会議方式により開催された第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）に調査員として川合ロンドン連絡事務所ロンドン研究室長及び原口研究員を出席させ、政府代表を補佐するとともに、担当議題に関しあらかじめ指定された対処方針に従い、我が国意見の反映に努めた。また、会議全般の情勢を把握し、国際情報及び関係資料の収集を行った。

⑥2024年1月29日（月）14時00分～15時30分

対面及びWeb形式により第3回委員会を開催した。第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）の報告及び第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）における我が国の対処方針についての検討を行った。

⑦2024年2月19日（月）～12月23日（金）

対面及びバーチャル会議方式により開催された第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）に調査員として川合ロンドン連絡事務所ロンドン研究室長及び原口研究員を出席させ、政府代表を補佐するとともに、担当議題に関しあらかじめ指定された対処方針に従い、我が国意見の反映に努めた。また、会議全般の情勢を把握し、国際情報及び関係資料の収集を行った。

⑧2024年3月1日（金）14時00分～15時30分

対面及びWeb形式により第4回委員会を開催した。第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の報告及び第81回海洋環境保護委員会（MEPC81）における我が国の対処方針についての検討を行った。

⑨2024年3月18日（月）～22日（金）

対面及びバーチャル会議方式により開催された第81回海洋環境保護委員会（MEPC81）に調査員として川合ロンドン連絡事務所ロンドン研究室長及び原口研究員を出席させ、政府代表を補佐するとともに、担当議題に関しあらかじめ指定された対処方針に従い、我が国意見の反映に努めた。また、会議全般の情勢を把握し、国際情報及び関係資料の収集を行った。

#### 4. 本事業の成果

本事業は、海洋汚染防止条約等に関するIMOの動向を把握するとともに、関係当局及び関係団体等で構成する委員会を開催して、国際会議の審議事項の検討を行い、政府の対処方針について関係者の意見を聴取した。

また、MEPC及びPPRに調査員を派遣して政府代表を補佐するとともに、国際会議の関係資料の収集・翻訳及び解析を行い、当局をはじめ、海運業界等に入手情報を提供した。

さらに、カーボンニュートラルの推進に向けた国際的な動向の調査結果及びIMO会議の関係資料のうち必要な事項を報告書に掲載し、海洋汚染防止のための参考資料として関係団体等に広く配布することで、海洋環境の保全に寄与した。

## 2 IMO 委員会

- ・ 第 10 回汚染防止・対応小委員会 (PPR10)
- ・ 第 80 回海洋環境保護委員会 (MEPC80)
- ・ 第 11 回汚染防止・対応小委員会 (PPR11)
- ・ 第 81 回海洋環境保護委員会 (MEPC81)



## 1. 第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）について

対面及び Web 形式により開催された第 10 回汚染防止・対応小委員会（PPR10）では、主に国際海運からの温室効果ガス削減戦略、バラスト水処理設備の設置期限、大気汚染防止、海洋プラスチックごみ問題への対応等について審議が行われた。

同会合の審議概要（出典：国土交通省 プレスリリース）を、次頁に示す。

同会合報告書（原文）及び各議題に対する提案文書については、IMO の web サイト (<http://docs.imo.org/>) を参照のこと。

### 1.1 第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）

議題 1：議題の採択

議題 2：他の IMO 組織の決定

議題 3：化学物質の安全及び汚染の危険性と IBC コードの改正準備

議題 4：HNS 流出への対応のための運用指針の検討

議題 5：有害水生生物の移動を最小化するための船体生物付着の管理に関する 2011 年ガイドライン（決議 MEPC. 207(62)）のレビュー

議題 6：国際海運によるブラックカーボン排出の北極域への影響の低減

議題 7：船上廃棄物ガス化システムに関する基準と MARPOL 条約附属書 VI 第 16 規則改正

議題 8：船舶用ディーゼルエンジンにおける複数の運転プロファイルの使用に関する MARPOL 附属書 VI 及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの改正案の作成

議題 9：ボイラーを船舶用ディーゼル機関に換装する場合を機関の交換とみなすことを明確化するための MARPOL 附属書 VI 第 13 規則 2.2 の改正

議題 10：北極水域での船舶用燃料としての重油の使用及び運搬のリスク低減のための措置の策定

議題 11：IBTS ガイドラインの見直し並びに IOPP 証書及び油記録簿の改正

議題 12：MARPOL 附属書 IV 及び関連ガイドラインの改正

議題 13：船舶からの海洋プラスチックごみに対処する行動計画に関するフォローアップ作業

議題 14：IMO 環境関連条約の規定の統一解釈

議題 15：2 か年の議題及び PPR 11 の暫定議題

議題 16：2024 年の議長及び副議長の選出

議題 17：その他の議題

議題 18：MEPC への報告（小委員会報告書の検討）

令和5年5月10日  
総合政策局 海洋政策課  
海事局 海洋・環境政策課

## 船体付着生物管理ガイドラインの改正案に合意

～ 国際海事機関（IMO）汚染防止・対応小委員会（PPR）※第10回会合の開催結果 ～

4月24日～28日にかけて、国際海事機関（IMO）において、汚染防止・対応小委員会（PPR）※第10回会合がハイブリッド形式で開催されました。今次会合では、船体付着生物管理の方法について議論が行われ、管理方法を定めるガイドラインの改正案に合意しました。

※海洋汚染や大気汚染等に関する技術的な事項を検討・審議するために年1回開催される国際会議 PPR10における主な審議結果は以下のとおりです。（詳細は別紙ご参照ください。）

### 1. 船体付着生物管理

- 本議題は、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、2011年の第62回海洋環境保護委員会（MEPC 62）において採択された「有害水生生物の移動を最小化するための船体付着生物の管理に関するガイドライン」の実用性及び有効性の評価を行い、本ガイドラインの見直しを審議するものです。
- 今次会合では、同ガイドラインの改正案の最終化に向けた議論が行われ、我が国は、これまで日本の海事産業が蓄積した技術的知見に基づいて、ガイドラインの実効性を高めるため、船体付着状況を確認する検査の間隔や水中洗浄における除去した生物の捕捉率等に関する提案を行いました。
- 審議の結果、我が国の提案内容を反映した改正案に合意しました。
- 本改正案は、本年7月に開催予定のMEPC 80において採択される見込みです。採択後は、改正されたガイドラインに従って船体付着生物の管理が行われ、生物の越境移動の抑制や燃料消費量の削減につながることを期待されます。

### 2. その他

- 北極圏におけるブラックカーボンの排出削減に向けて、ブラックカーボンの排出データの収集及び目標ベースの対策に関する非強制ガイドラインの策定に向けて、引き続き通信部会で議論を進めることとなりました。
- 船舶からの海洋プラスチックごみ対策について、プラスチックペレットの海上輸送に伴う環境リスクを軽減するため、適切な輸送を行うための回章案を作成しました。



<問合せ先> 代表 03-5253-8111

海事局 海洋・環境政策課 上田、高橋

直通：03-5253-8118

（内線：43-923、43-922）

総合政策局 海洋政策課 伊藤、望月

直通：03-5253-8266

（内線：24-362、24-376）

## 汚染防止・対応小委員会 第10回会合（PPR 10） 主な審議結果

### 1. 船体付着生物管理ガイドラインの改正

#### 【経緯】

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、2011年の第62回海洋環境保護委員会（MEPC 62）において、「有害水生生物の移動を最小化するための船体付着生物の管理に関するガイドライン」が採択されました。2021年以降、本ガイドラインの実用性及び有効性の評価を行い見直しが行われてきました。

#### 【審議結果】

今次会合では、同ガイドラインの改正案の最終化に向けた議論が行われ、我が国は、これまで日本の海事産業が蓄積した技術的知見に基づいて、ガイドラインの実効性を高めるため、船体付着状況を確認する検査の間隔や水中洗浄における除去した生物の捕捉率等に関する提案を行いました。

審議の結果、我が国の提案内容を反映した改正案に合意しました。本改正案は、本年7月に開催予定の第80回海洋環境保護委員会（MEPC 80）において採択される見込みです。採択後は、改正されたガイドラインに従って船体付着生物の管理が行われ、生物の越境移動の抑制や燃料消費量の削減につながることが期待されます。

また、新たに船体水中洗浄に関するガイドラインの検討を開始することが合意されました。

### 2. 国際海運によるブラックカーボン排出の北極域への影響の低減

#### 【経緯】

国際海運からのブラックカーボン（BC）排出による北極域への影響を低減するため、「推奨目標ベースのBC排出削減対策ガイドライン」の策定や将来の規制導入等に関して検討を進めているところ、PPR 9（2022年4月）において通信部会<sup>※</sup>を設置し、同部会において「BC排出量データ収集のためのガイドライン」案が作成され、また、今後の規制導入に向けた検討の方向性について検討が行われてきました。

※通信部会：国際規則やガイドラインの改正等を審議するためのオンラインベースの検討グループ

#### 【審議結果】

今次会合での審議の結果、引き続き通信部会を設置して「BC排出量データ収集のためのガイドライン」及び「推奨目標ベースのBC排出削減対策ガイドライン」の検討作業を継続することに合意し、また、関心国・機関が次回会合（PPR 11）に具体的なBC排出規制案を



提出することとなりました。併せて、本件に関する作業完了目標年を 2023 年から 2025 年に延長するよう MEPC 80 に要請することに合意しました。

### 3. 船舶からの海洋プラスチックごみへの対処

#### 【経緯】

近年の海洋プラスチックごみに対する国際的な環境問題としての関心の高まりを受け、IMO では、2018 年に策定された「海洋プラスチックごみ対策の実効性を強化するためのアクションプラン」の下で、PPR においてその具体的な取り組みが審議されています。

#### 【審議結果】

##### (1) プラスチックペレットの海上輸送に伴う環境リスクの軽減

2021 年 5 月にスリランカ沖で発生したコンテナ船の事故により、プラスチックペレットの流出による海洋汚染が発生したことを受け、プラスチックペレットの海上輸送に伴う環境リスクを軽減するための対策が議論されています。

今次会合では、短期的措置として、梱包・情報通知・積み付けについて自主的な取り組みを奨励する「貨物コンテナによるプラスチックペレットの海上輸送に関する勧告」の回章案が審議されました。同回章案は、2024 年に開催予定の第 81 回海洋環境保護委員会（MEPC 81）での承認を視野に、次回会合（PPR 11）で最終化することが合意されました。

義務的措置については、MARPOL 条約附属書 III の改正を含む複数の選択肢が示され、次回以降の会合において具体的要件を議論することとなりました。

船舶から流出したプラスチックペレットの清掃に関するガイドラインについては、通信部会を設置して、次回会合（PPR 11）に向けて引き続き検討を行うことが合意されました。

##### (2) 漁具の流失及び排出の報告義務及び漁具マーキングの義務化

今次会合では、漁具の流出及び排出時の報告対象を拡大し報告義務の促進・強化を図るため、MARPOL 条約附属書 V の報告要件の規定及び関連ガイドラインの改正案に関して審議が行われましたが、更なる検討が必要として、通信部会を設置して、次回会合（PPR 11）に向けて引き続き検討を行うことが合意されました。

また、今次会合では、漁具の海洋投棄の抑制等を目的として、漁具に所有者等の情報を表記するマーキングの義務化について審議する予定でしたが、具体的な提案が提出されなかったことや、メンバー国から地域の漁業実態や漁具の特性を踏まえた慎重な検討が必要であるとの意見等が出されたことを踏まえ、関心国等が次回会合（PPR 11）に目標志向型（Goal-based）の漁具マーキング義務化に向けた MARPOL 条約附属書 V 改正案及び関連ガイドライン案を提出することとなりました。

#### 4. 船用ディーゼルエンジンにおける複数運転モードの使用に関する MARPOL 条約附属書 VI 及び NOx テクニカルコードの改正

##### 【経緯】

窒素酸化物 (NOx) 規制の観点から、複数運転モード (Multiple Engine Operational Profile) を持つエンジンの NOx 認証方法の明確化、オフサイクル放出量 (現行規制に基づく NOx 計測点以外の動作点における放出量) の規制方法等について、PPR 9 にて設置された通信部会において検討が行われてきました。

##### 【審議結果】

今次会合での審議の結果、関心国・機関が次回会合 (PPR 11) にこれまでの議論を踏まえた具体的な NOx テクニカルコードの改正案を提出することとなりました。

#### 5. MARPOL 附属書 IV 及び関連ガイドラインの改正

##### 【経緯】

2019 年以降、汚水処理装置が適正に機能することを担保するため、MARPOL 条約附属書 IV 及び汚水処理装置の排水基準と性能試験の実行に関する 2012 年ガイドライン (以下「関連ガイドライン」という。) の見直しが行われてきました。

##### 【審議結果】

今次会合では、MARPOL 条約附属書 IV 及び関連ガイドラインの改正について、通信部会において引き続き検討作業を継続することに合意しました。日本から提案を行った、既存船への性能試験を課すことは不適切であるという主張や行政が型式承認試験を実施する手段を選択肢の一つとする主張については今後の検討において考慮することとされました。

#### 6. バラスト水の基準適合監視装置の検証プロトコルの作成

##### 【経緯】

バラスト水に含まれる生物の越境移動による生物多様性への悪影響の防止を目的としたバラスト水管理条約が 2017 年に発効しました。同条約では、船舶から排出されるバラスト水について、単位体積あたりの生物含有数が基準として定められています。この基準への適合性を確認するための装置 (バラスト水適合監視装置) の性能に関する統一要件が存在しないことを受けて、2021 以降、同装置の性能を検証する試験手順 (プロトコル) の検討が進められてきました。

##### 【審議結果】

今次会合では、バラスト水の基準適合監視装置の検証プロトコルに合意しました。本プロトコルは、MEPC 80 において採択される見込みです。採択後は、本プロトコルに従ってバラ

スト水の基準適合監視装置の性能が統一的な基準によって検証され、装置の性能が一定以上の水準となることが期待されます。

## 7. 揮発性有機化合物（VOC）関係

### 【経緯】

MARPOL 条約附属書 VI 第 15 規則において揮発性有機化合物（VOC）の排出規制が規定されているところ、2018 年に採択された「IMO GHG 削減戦略」を踏まえ、GHG 排出削減の観点から VOC に係る現行規定をレビューすることが提案され、PPR 9 において通信部会が設置され、VOC に関する規制強化に関する今後の検討項目案について検討が行われてきました。

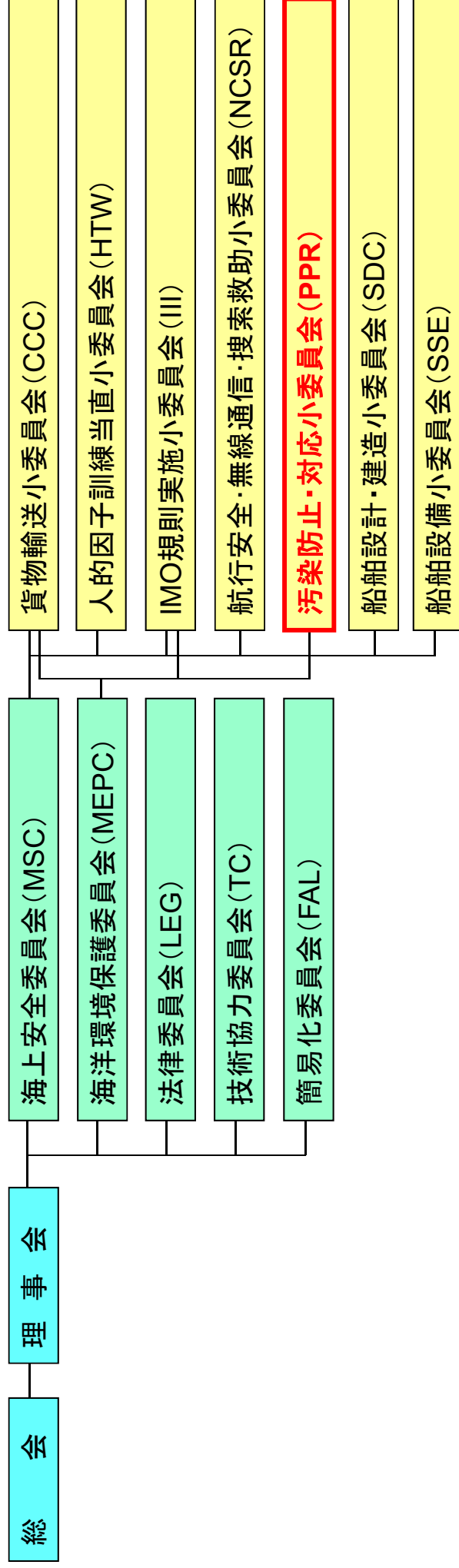
### 【審議結果】

今次会合では、VOC に関する規制強化に関する今後の検討項目が合意され、MEPC 80 に提出されることとなりました。

以 上

# IMO汚染防止・対応小委員会(PPR)の概要

- ・ 国際海事機関(IMO) 汚染防止・対応小委員会(PPR) は、海洋汚染や大気汚染等に関する技術的な事項を検討・審議する\*。  
※PPRが小委員会として技術的な検討・審議を行い、その結果を踏まえて、海上安全委員会(MSC)や海洋環境保護委員会(MEPC)が条約の採択等を行う。
- ・ バラスト水の管理、ブラックカーボン、排出ガス洗浄装置(スクラバー)、海洋プラスチックごみ等の 環境に関する多岐に亘る議題 が扱われている。





## 2. 第80回海洋環境保護委員会 (MEPC80) について

対面及び Web 形式により開催された第 80 回海洋環境保護委員会 (MEPC80) では、主に国際海運からの温室効果ガス削減戦略、バラスト水処理設備の設置期限、大気汚染防止、海洋プラスチックごみ問題への対応等について審議が行われた。

同会合の審議概要（出典：国土交通省 プレスリリース）及び付録を除く報告書本文の翻訳を、次頁以降に示す。なお、本報告書の原文及び各議題に対する提案文書については、IMO の web サイト (<http://docs.imo.org/>) を参照のこと。

### 2.1 第80回海洋環境保護委員会 (MEPC80) の議題

議題 1 : 議題の採択

議題 2 : 他の組織の決定

議題 3 : 条約改正の検討・採択

議題 4 : バラスト水中の有害水生生物

議題 5 : 大気汚染防止

議題 6 : 船舶のエネルギー効率

議題 7 : 船舶からの GHG 排出削減

議題 8 : 船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画フォローアップ

議題 9 : 汚染防止・対応

議題 10 : 他の小委員会からの報告

議題 11 : 特別海域・排出規制海域 (ECA)・特別敏感海域 (PSSA) の指定・保護

議題 12 : 海洋環境保護のための技術協力

議題 13 : 委員会の作業方法の適用

議題 14 : 委員会・小委員会の作業計画

議題 15 : 議長・副議長選挙

議題 16 : その他

議題 17 : 委員会報告書の検討

令和 5 年 7 月 11 日  
 総合政策局海洋政策課  
 海事局海洋・環境政策課

## 国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」目標に合意

～国際海事機関 第80回海洋環境保護委員会(7/3～7/7)の開催結果～

国際海事機関(IMO)は、令和5年7月3日～7日に、第80回海洋環境保護委員会(MEPC 80)を英国ロンドンで開催しました。

今次会合では、2018年に採択した「IMO GHG削減戦略」を改定し、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減目標を「2050年頃までにGHG排出ゼロ」へと強化しました。

- IMO は、2018年に「IMO GHG 削減戦略」を採択し、「2050年までに50%排出削減」、「今世紀中早期の排出ゼロ」というGHG 排出削減目標を掲げていました。2021年から戦略の改定のための見直し作業を開始し、今回、「2050年頃までに GHG 排出ゼロ」をはじめとする新たに強化されたGHG 削減目標等を盛り込んだ、「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択しました。
- 国土交通省は、2021年10月に、「2050年までに国際海運からの GHG 排出ゼロを目指す」ことを発表しており、今回、この日本の目標に沿った形で、IMO における世界共通の目標に合意しました。
- また、「2023 IMO GHG 削減戦略」では、ゼロエミッション燃料等使用割合に関する目標が新たに合意されたほか、2050年頃の GHG 排出ゼロに向けた削減目安も掲げられることとなりました。

### 「2023 IMO GHG 削減戦略」に掲げられた国際海運のGHG 排出削減目標

#### ○ IMO で策定する対策(ルール)により達成を目指す目標

- ◇ 2050年頃までに、GHG 排出ゼロ
- ◇ 2030年までに、ゼロエミッション燃料等の使用割合を5～10%
- ◇ 2030年までに、CO<sub>2</sub> 排出(輸送量当たり)を40%削減(2008年比)

#### ○ GHG 排出ゼロ達成のための今後の削減目安

- 2030年までに、GHG 排出を20～30%削減(2008年比)
- 2040年までに、GHG 排出を70～80%削減(2008年比)

- 今回合意された目標を踏まえ、MEPC 81(2024年4月開催予定)以降、国際海運のGHG排出削減をさらに進めるための具体的な対策の立案作業が本格化する見通しです。
- 今次会合におけるその他の審議結果については、別紙をご参照ください。



<問合せ先> 代表:03-5253-8111  
 海事局 海洋・環境政策課 上田、高橋  
 直通:03-5253-8118  
 (内線:43-923、43-922)

総合政策局 海洋政策課 伊藤、望月  
 直通:03-5253-8266  
 (内線:24-362、24-376)

# 国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」目標に合意

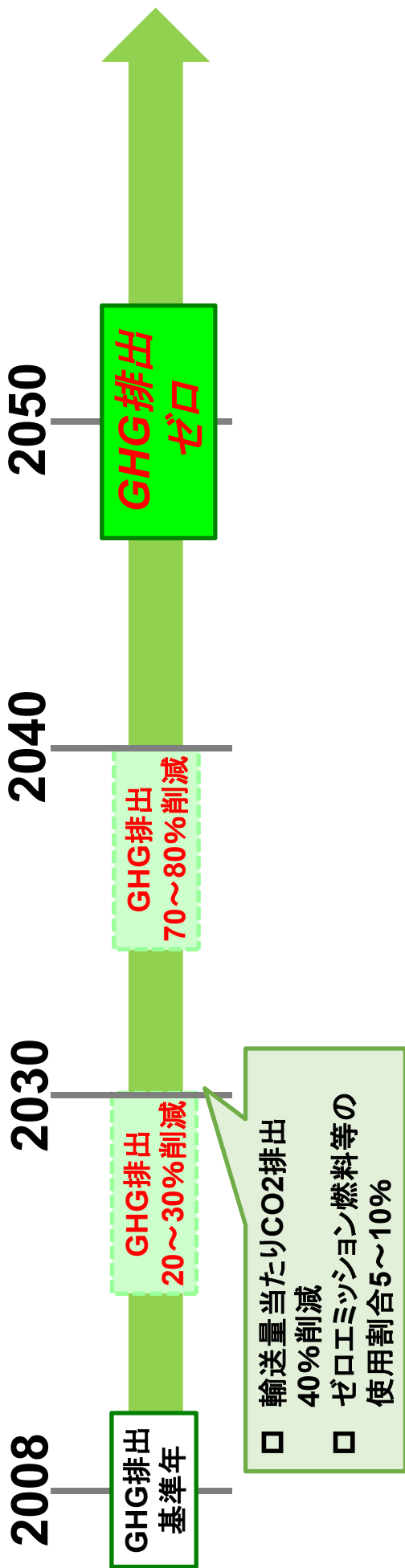


国土交通省

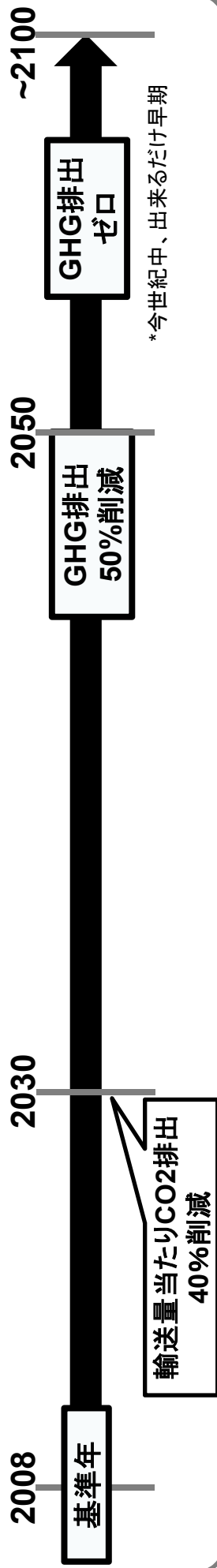
□ 2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」の目標に合意し**、「GHG削減戦略※」を改定 ※ 2018年4月採択



## 国際海運からのGHG排出削減目標



## 参考：2018年GHG削減戦略の削減目標





## IMO 第80回海洋環境保護委員会(MEPC 80) 主な審議結果

### 1. 国際海運の気候変動対策

#### (1) GHG 削減戦略の改定

IMO は2018年に「GHG 削減戦略」を採択し、①2030年までに CO2排出量(輸送量あたり)40%以上削減(2008年比)、②2050年までに GHG 排出量50%以上削減(2008年比)、③今世紀中なるべく早期に排出ゼロという目標を設定しています。

この「GHG 削減戦略」は、2023年に改定することとなっており、2021年11月に開催された MEPC 77から改定に向けた議論が開始され、今次会合で GHG 削減戦略改定版(改定戦略)の採択に向けた議論が行われました。なお、今次会合に先立ち、その前週(6月26日～30日)に第15回 GHG 中間作業部会(ISWG-GHG 15)を開催し、以下の(2)及び(3)の議題と併せて2週間にわたり議論が行われました。

改定戦略における目標として、我が国からは、「2050年までに国際海運からの GHG 排出をゼロとする」に加えて、「2040年までに GHG 排出量を50%削減(2008年比)」、「2030年までにゼロエミッション燃料を5%利用」を掲げることを提案していました。

会合では、我が国を含む先進国及び島しょ国は、2050年までの GHG 排出ゼロを新たな目標とすべきと主張する一方、中国やブラジルをはじめとするその他の開発途上国を中心とする国々は GHG 排出ゼロを達成する期限を明確にすることについて反対を主張しました。また、2030年、2040年時点での中間目標については、上記の我が国提案以外に、米国等が「GHG 排出量を2030年までに37%削減、2040年までに96%削減」、EU が「GHG 排出量を2030年までに29%削減、2040年までに83%削減」との提案を行う一方、中国やブラジルをはじめとするその他の開発途上国を中心とする国々は、中間目標は不要であると主張するなど大きな隔たりがありました。

我が国は、上記の我が国提案がゼロミッション船の導入ペース等を踏まえた実現可能性の点で優れることを主張しつつ、IMOにおいて一致した野心的な目標を掲げるための合意を得るべく、精力的な議論を行いました。その結果、今次会合では、国際海運において達成を目指す目標を「2050年頃までに GHG 排出ネットゼロ<sup>※</sup>」、「2030年までに、ゼロエミッションの技術、燃料、エネルギー源の活用により、使用エネルギーの10%を目指しながら少なくとも5%をまかなう」、「2030年までに CO2排出量(輸送量当たり)を40%削減(2008年比)」とすること、併せて、これを達成するための今後の削減目安を「2030年までに GHG 排出量を、30%を目指しながら少なくとも20%削減」、「2040年までに GHG 排出量を、80%を目指しながら少なくとも70%削減」(いずれも2008年比)とすることを盛り込んだ「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択することに合意しました。

<sup>※</sup>ネットゼロ: 排出量から吸収量を差し引いた合計がゼロを意味する。交渉の過程において、この表現が最も適切とされた。

## (2) 国際海運からの GHG 排出削減に向けた更なる対策

国際海運からの GHG 排出削減を進めるためには、化石燃料を使用する従来型の船舶からゼロエミッション燃料を使用する船舶への転換を促進するための更なる対策の導入が必要となります。2021年6月に開催された MEPC 76において、GHG 削減のための更なる対策(中長期対策)についての検討を進めるための作業計画が合意され、MEPC 77以降、具体的な検討が行われており、今次会合までに提案された対策の中を踏まえて更に開発すべき対策の評価と選択を行い、その後最終化に向けた検討を進めることとなっていました。

我が国は、化石燃料船に対して課金 (fee)し、ゼロエミッション船に対して還付 (rebate)を行う課金・還付 (feebate) 制度を提案しています。そのほか、各国・団体からは以下の制度が提案されています。

制度の分類、制度名		提案国	概要
経済的手法	feebate	日本	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロエミ船の導入促進 (first movers 支援) のための課金・還付制度 (船舶からの GHG 排出量に応じて課金し、還付対象燃料を使用する船舶に還付)。</li> </ul>
	単純課金	マーシャル・ソロモン	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>一トン当たり100ドルを課金。(課金額は順次増額)。収益の大半は途上国へ。</li> </ul>
	F&R	ICS	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶からの CO<sub>2</sub>排出量に応じて課金し、還付対象燃料を使用する船舶に還付。</li> <li>収益は first movers 支援、途上国支援、研究開発支援に活用。</li> </ul>
規制的手法	燃料油規制 (GFS)	EU 各国、EC	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料の GHG 強度 (gCO<sub>2</sub>eq/MJ) を規制。</li> <li>燃料ライフサイクルの GHG 排出量が対象。規制値を段階的に強化 (新たな GHG 削減目標と整合させる)。</li> </ul>
	燃料油規制 (International Maritime Sustainable Fuels & Fund)	中国	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料の GHG 強度 (gCO<sub>2</sub>eq/MJ) を規制。</li> <li>船上から排出される GHG 排出量が対象。</li> </ul>

今次会合の結果、上表の対策候補をベースとして、燃料の GHG 強度を段階的に削減するための規制的手法と課金をベースとする経済的手法を組み合わせた中期対策について、今後以下のスケジュールで最終化に向けた検討を進めていくことが合意されました。

### GHG 排出削減に向けた更なる対策(中期対策)の策定に関する今後のスケジュール

MEPC 80 (2023年7月)	中期対策の最終化に向けた作業の開始(対策候補の包括的影響評価に着手)
MEPC 81 (2024年4月)	中期対策における規制的手法と経済的手法の組合せを最終化

MEPC 82 (2024年10月)	包括的影響評価の完了
MEPC 83 (2025年4月)	中期対策の承認(※)
臨時 MEPC (MEPC 83の 6か月後(2025年秋))	中期対策の採択(※)
採択から16か月後	中期対策の発効

※条約の改正等に係る手続きは、通常、承認を経た次の MEPC において採択が行われる。

### (3) LCA ガイドライン

船舶燃料について、ライフサイクル全体、すなわち、燃料の製造から船上における燃焼までの全ての GHG 排出量を評価するための手法を定めたガイドライン(「LCA(Life Cycle Assessment)ガイドライン」)の策定にむけ、MEPC 78以降、通信部会による作業が行われてきました。

今次会合では、通信部会が策定した LCA ガイドラインが採択されるとともに、製造方法に応じた各種燃料のライフサイクル全体の GHG 排出量のデフォルト値の策定等、ガイドラインのさらなる改良にむけて継続的な検討が必要であることが合意され、通信部会を新たに設置し引き続き議論を行うことが合意されました。

### (4) バイオ燃料に関する DCS、CII における取扱い

燃料消費実績報告制度(DCS)及び燃費実績格付制度(CII)における、バイオ燃料の取扱いについて審議され、LCA ガイドラインがさらに改良されるまでの暫定的な取り扱いとして、持続可能なバイオ燃料であることを国際的な認証枠組により認証されたものについては、その二酸化炭素排出係数を、ライフサイクル GHG 強度に低位発熱量を乗じた数値とすることができるとする指針を承認しました。

### (5) 燃料消費実績報告制度(IMO DCS)

燃料消費量等の運航データの収集及び報告を義務づける IMO DCS について、その収集・報告項目の拡充が提案され、これまでの会合において具体的な追加項目等について議論してきました。

今次会合の結果、IMO DCS の報告項目について、燃料消費量を主機・補機等別に報告することや、総貨物輸送量を追加すること等が合意され、MARPOL 附属書 VI 付録 IX の改正案が承認されました。この改正案は MEPC 81で採択される予定です。

## 2. その他

### (1) 条約改正の採択

今次会合では、バラスト水記録簿(様式)に関する船舶バラスト水規制管理条約付録 II の改

正案が採択されました。(2025年2月1日発効予定)

## (2) 船舶バラスト水規制管理条約関係

本条約は、2017年9月の発効から当面の間は、条約履行を一部免除するとともに、条約の履行状況を把握し、条約の見直しに生かすための経験蓄積期間とされています。

今次会合では、①経験蓄積期間で得られた課題を踏まえた条約改正事項、②バラスト水処理装置が正常に作動しない水質への対応に関するガイダンス、③処理済み汚水等のバラストタンクへの一時貯留に関する取り扱いに関するガイダンスなどの審議が行われました。

審議の結果は以下のとおりです。

- ①バラスト水処理装置の性能向上、寄港国検査の手法開発などを今後の検討事項として含む2026年秋までに条約改正案を採択することを前提とした「条約見直し計画」が承認され、次回会合までの期間中に具体的な改正内容に関する検討を行う通信部会が設置されました。
- ②時間的制約のためガイダンスの合意に至らず、次回会合での承認を目指して、有志国で引き続きガイダンス案の作成を行うことで合意しました。
- ③我が国提案のガイダンス案をベースとして議論を進めましたが、時間的制約のため部分的な議論にとどまり、関心を有する加盟国及び国際機関に対して次回会合までにさらなる具体的な提案が求められることになりました。

そのほか、今次会合で採択されたバラスト水記録簿への記録のためのガイダンスが承認され、これに伴いバラスト水管理及びバラスト水管理計画作成のためのガイドライン(G4)及び2017年のバラスト水交換のためのガイドライン(G6)の一部改正が採択されました。さらにバラスト水記録簿の電子記録の利用促進を目的としたガイドラインが採択され、次回会合における採択を視野に、条約附属書 A-1規則及び B-2規則の改正案が承認されました。

## (3) 紅海及びアデン湾の特別海域の効力が生ずる日の指定

MARPOL 条約附属書 I(油による汚染の防止のための規則)及び附属書 V(船舶からの廃物による汚染の防止のための規則)に基づき特別海域に指定されている紅海海域及びアデン湾海域(V は除く)について、各海域のすべての港等において附属書に定める受入施設がすべて整ったことが確認され、2025年1月1日から特別海域の効力が生ずることとなりました。これにより、各海域においては、油含有量の濃度監視装置を設置すべき対象船舶の総トン数が400トン以上に拡大されること(附属書 I 関連)や、食物くずの排出に当たっては粉碎等による処理が求められること(附属書 V 関連)など、排出規制が強化されます。

以上

海洋環境保護委員会  
第80回  
議題17

MEPC80/17  
2023年7月28日  
原文：英語

### 海洋環境保護委員会第80回会議報告書

セクション	ページ
1 序論-議題の採択	4
2 他の機関の決定	6
3 義務規則の改正の検討と採択	10
4 バラスト水中の有害水生生物	12
5 大気汚染防止	22
6 船舶のエネルギー効率	28
7 船舶からのGHG排出量削減	35
8 船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画から派 生したフォローアップ作業	49
9 公害防止と対応	52
10 その他の小委員会の報告	56
11 特別地域、ECA、PSSAの特定と保護	58
12 海洋環境保護のための技術協力活動	61
13 委員会の作業方法の適用	62
14 委員会および補助機関の作業プログラム	62
15 2024年度会長および副会長の選出	66
16 その他業務	66
17 第80会期に関する委員会報告の検討	71

## 附属書リスト

- 附属書1 支援を必要とする船舶の避難場所に関するガイドラインに関する総会決議案
- 附属書2 決議MEPC.369(80)-船舶バラスト水および沈殿物の規制および管理に関する国際条約（2004年）の附録IIの改正
- 附属書3 国際バラスト水管理証書様式及びBWM条約規則B-3.5及びB-3.10に関する統一解釈
- 附属書4 決議MEPC.370(80)-バラスト水管理及びバラスト水管理計画の策定に関するガイドライン(G4)の改正（決議MEPC.127(53)、決議MEPC.306(73)により改正）
- 附属書5 決議MEPC.371(80)-2017年バラスト水交換ガイドライン（G6）の改正（決議MEPC.288(71)）
- 附属書6 決議MEPC.372(80)-バラスト水管理条約の下での電子記録簿使用のためのガイドライン
- 附属書7 BWM条約規則A-1及びB-2の改正案
- 附属書8 決議MEPC.373(80)-2023年熱廃棄物処理装置（TWTD）のガイドライン
- 附属書9 MARPOL附属書VIの改正案
- 附属書10 MARPOL附属書VIの規則18.5及び18.6の統一解釈
- 附属書11 決議MEPC.374(80)-エネルギー効率設計指標（EEDI）の調査と認証に関する2022年ガイドラインの改正（決議MEPC.365(79)）
- 附属書12 決議MEPC.375(80)-EEXI要件に適合するためのシャフト／エンジン出力制限システムに関する2021年ガイドラインの改正とパワーリザーブの使用（決議MECC.335(76)）
- 附属書13 短期GHG削減対策の審査計画
- 附属書14 決議MEPC.376(80)-船舶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）
- 附属書15 決議MEPC.377(80)-2023年船舶からのGHG排出量削減に関するIMO計画

- 附属書16 中期的措置候補バスケットの包括的影響評価のための考慮事項
- 附属書17 決議MEPC.378(80)-2023年侵略的水生種の移動を最小化するための、船舶の生物付着物の制御と管理に関するガイドライン
- 附属書18 決議MEPC.379(80)-2023年危険物インベントリ作成ガイドライン
- 附属書19 MARPOL第1議定書第5条改正案
- 附属書20 決議MEPC.380(80)-北西地中海を特別敏感海域に指定
- 附属書21 決議MEPC.381(80)-紅海とアデン湾の特別海域に関する、MARPOL附属書Iの規則15.3、15.5、34.3から34.5の発効日の設定
- 附属書22 決議MEPC.382(80)-紅海特別海域に関する、MARPOL附属書V規則6の発効日の設定
- 附属書23 2024-2025年におけるPPR小委員会の隔年のアジェンダ
- 附属書24 PPR11暫定アジェンダ
- 附属書25 2022-2023年の隔年におけるMEPCのアウトプットの現状報告
- 附属書26 2024-2025年の隔年のMEPCのアウトプット案
- 附属書27 MEPCの隔年後のアジェンダ
- 附属書28 MEPC81のアジェンダに含まれる項目
- 附属書29 国連事務総長声明
- 附属書30 代表団及びオブザーバーによる声明

## 1 序論-議題の採択

1.1 海洋環境保護委員会の第80回会議が2023年7月3日から7日まで開催され、H.コンウェイ博士（リベリア）が議長を務めた。委員会副議長のH.タン氏（シンガポール）も出席した。

1.2 この会期には、MEPC80/INF.1文書に記載されているとおり、加盟国及び準加盟国、国連プログラムの代表者、専門機関、その他の組織の代表、協力協定を締結している政府間組織のオブザーバー、協議資格を有する非政府組織のオブザーバーが出席した。

### ハイブリッド会議機能の利用

1.3 委員会は、C127の関連決定（C127/D、パラグラフ17.3）を考慮し、総会はハイブリッド方式、すなわち遠隔参加が可能な方式で実施されることに言及した。

1.4 これに関して、委員会はC127に関する次の点を言及した：

- .1 2022年9月から1年間の試行期間として、対面式会議を補完するためにハイブリッド設備を使用することに合意した。
- .2 COVID-19パンデミック期間中のIMO理事会の遠隔会議を円滑化するため、適宜、手続規則と暫定ガイダンスを適用し、IMO本部で直接会議に出席する加盟国の代表のみが投票できることに合意した。

1.5 この関連で、議長は、IMO条約第30条に基づき、委員会は独自の手続規則を採択することを想起し、理事会の決定に沿い、委員会は以下のとおり合意した：

- .1 2020年9月のALCOM会議で委員会が採択した、委員会の現行手続規則及びCOVID-19パンデミック期間中の委員会の遠隔セッションを促進するための暫定ガイダンス（MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1）に従い、このハイブリッド・セッションに関し、加盟国は、メインホールに物理的に出席しているか、ハイブリッド・システムを使用して登録され、オンラインで遠隔参加している場合、手続規則28(1)の目的上、「出席している」とみなされる；及び
- .2 無記名投票による投票は、対面でのみ行われる。

### 事務総長開会の演説

1.6 事務総長は参加者を歓迎し、開会の演説を行った。その全文はIMOのウェブサイトの以下のリンクからダウンロードできる：

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings.aspx>

### 国連事務総長の声明

1.7 委員会は、国連事務総長のアントニオ・グテーレス氏によるビデオ声明に感謝の意を表し、国際海運からのGHG排出量への対応において、IMOが重要な進展を遂げたことを評価し、遅くとも2050年までに国際海運が正味排出量ゼロを達成することを約束する改定IMO GHG戦略を採択し、それにより、世界の気温上昇を1.5° Cに抑える世界的な努力に貢献し、また、公正かつ公平な移行を支援する一方、そのような目標を達成するための技術的・経済的措置を開発するよう委員会に奨励した。声明の全文は附属書29に記載されている。

### 議長の発言



1.8 議長は、事務総長の冒頭演説に謝意を表し、同事務総長の助言と要請は委員会の審議において最大限考慮されると述べた。

### 香港条約の発効条件

1.9 委員会は、船舶の安全かつ環境的に健全なリサイクルのための香港国際条約（香港条約）の発効条件が、バングラデシュとリベリアの加盟により2023年6月26日に満たされ、条約は2025年6月26日に発効されることを言及した。

1.10 この関連で、バングラデシュ代表団は、事務総長がバングラデシュの関連動向に鋭意関心を寄せていること、ノルウェー政府がバングラデシュにおける安全かつ環境的に健全なシップリサイクル（SENSREC）プロジェクトに資金援助を提供していること、事務局がSENSRECプロジェクトの実施を促進していることに感謝の意を表明した。

1.11 リベリア代表団はまた、事務局に対し、香港条約への加盟文書作成中にリベリア政府に提供された助言と援助に感謝の意を表明した。

1.12 日本代表団は附属書30に記載されたとおり、香港条約の発効要件が満たされたことを歓迎する声明を発表した。

### 議題及び関連事項の採択

1.13 委員会は議題書（MEPC80/1）を採択し、文書MEPC80/1/1に含まれる注釈及び暫定タイムテーブル（MEPC80/1/1、附属書2、修正版）により、作業全般の指針を得ることに合意した。

1.14 この会期で検討される文書のリストに関連して、スリランカ代表団は、スリランカ南方での新たな交通分離計画の確立を求めた文書MEPC80/16/3（IWC他）に対し、スリランカ代表団の見解では、同文書の共同提唱者は海洋生物学上の重要な側面と、スリランカ政府が海上での生命を保護するために取った行動を考慮していないとして、同委員会に異議を申し立てたことを通知した。スリランカ代表団による文書MEPC80/16/3の取り下げ要請に留意し、委員会は、議題項目16（その他の議事）でこの問題をさらに検討することで合意した。

### 信任状

1.15 委員会は、会期に出席する118の代表団の信任状が正当かつ適切な形式であったことに言及した。

## 2 他の機関の決定

2.1 委員会は、以下の決定と結果に言及した：

- .1 文書MEPC80/2のLC44/LP17；
- .2 文書MEPC80/2/1のTC72、MSC106、C128；
- .3 文書MEPC80/2/2のFAL47；
- .4 文書MEPC80/2/3のLEG110；
- .5 文書MEPC80/WP.8のISWG-SP1、NCSR10、MSC107（緊急事項のみ）

その作業に関して、以下に示す適切な行動をとることに合意した。

### MSC106の残りのアウトプットとLEG110のアウトプット

2.2 MSC106が、「装備」、「提供」、「設置」または「取り付け」という用語を使用する新たな義務規則または非義務規則、あるいは既存の文書の改正に関する今後の決議の申請書には、そのような用語の意図する意味の明確な理解を示す必要があることを確認し、すべての小委員会に対し、それに従って行動するよう求めたことを再確認し、委員会は、MEPCの管轄下にある文書についても同様の理解を確認した。

2.3 援助を必要とする船舶の避難場所に関するガイドラインの改定に関する総会決議案について、委員会は次のように再確認した：

- .1 MSC106は総会決議案を承認した。
- .2 LEG110は、編集上の若干の改正と、ガイドライン改訂草案のセクション4（避難所のための国際／地域協力と調整）のパラグラフ4.3における大幅な改正に合意した。

2.4 検討の結果、委員会は、MSC106及びLEG110と同調し、LEG110で修正され、附属書1に記載された、支援を必要とする船舶の避難場所に関するガイドラインに関する総会決議案を承認し、A33での採択を視野に入れて審議することとした。

### MSC107からの緊急事項

2.5 委員会は、MSC107から発せられた緊急事項を関連する議題項目で審議することに合意した。

## C128のアウトプット

### MEPCの管轄下にある組織の戦略計画の一部の見直し

2.6 文書MEPC80/2/1に記載されるC128の決定に留意し、委員会は、理事会の要請に従い、文書MEPC80/WP.8に記載される戦略計画に関する会議期間中作業グループ（ISWG-SP1）の第1回会議の結果を考慮に入れ、その管轄下にある戦略計画の部分を審議した。

2.7 ISWG-SP1のアウトプットに関し、委員会は、同グループが2024年から2029年までの6年間を対象とする機構の戦略計画の第1草案の作成作業を開始し、主要テーマ、トレンド、進展を考慮に入れ、使命と展望の表明、包括的原則、戦略的方向性（SDs）1、2、4、5、6についてかなりの進展と意見の一致を図ったことに言及し、これらのセクションの合意文書は文書C129/4(a)の附属書に提示された。委員会はさらに、時間的制約から、SD7と8、及びパフォーマンス指標を検討することができなかったことに留意し、SD3（気候変動への対応）については最初の議論を行ったが、MEPC80の結果が出るまで、その最終決定を保留することで合意した。

2.8 委員会は、船舶からのGHG排出量削減に関する2023年IMO戦略（パラグラフ7.53参照）を採択したばかりであることを認識し、また時間的制約から、委員会は、戦略的方向性3（気候変動への対応）の文章を確定する際に、2023年戦略を考慮に入れるよう理事会とその戦略計画作業グループに求めることに合意した。

### IPEN（国際汚染物質廃絶ネットワーク）による協議資格申請のさらなる審査

2.9 委員会は、諮問資格の申請及び非政府組織との関係に関する暫定作業グループ（ISWG-NGO1）の第1回会議の勧告に関し、国際汚染物質廃絶ネットワーク（IPEN）が提出した申請をMEPCの更なる審査に委ね、その専門性を評価し、委員会の作業がIPENの貢献から恩恵を受けるかどうかを検討することを決定したC128を再確認した。

2.10 その後、委員会は理事会に対し、IPENがIMOの協議資格を付与されることに異議が表明されていないことに言及するよう求めた。

### ロシア連邦とウクライナの間で進行中の軍事衝突と、その国際海運、海洋環境、船員への影響

2.11 ロシア連邦とウクライナの間で進行中の軍事衝突が海運、海洋環境、船員に及ぼす影響に関し、委員会は、MEPC79の報告書（MEPC79/15）のパラグラフ2.5から2.7に記載されているとおり、MEPC79がC127、TC72、MSC106、C128の関連決定を検討したことを再確認した。委員会はまた、MEPC79が、ロシア連邦とウクライナの間で進行中の軍事衝突が海洋環境に与える影響を注意深く監視することに合意したことを再確認し、旗国及び沿岸国、その他すべての関係締約国に対し、この状況におけるいかなる進展についても委員会に情報を提供するよう求めた。

2.12 この点に関して、特に以下の通り委員会はLEG110に言及した：

- .1 国連総会決議A/RES/ES-11/5の実施において、ウクライナ侵攻に関連するロシア連邦の不法行為とその結果生じた損害を記録する国際登録簿を設立するためのIMOの支援を支持したことから、このプロジェクトは、商業船舶と海事インフラ（ウクライナの港湾、港湾施設、海洋訓練機関、海洋環境など、ロシア連邦の不法侵攻によって損害を受けたり破壊されたりしたもの、また船員に対する影響や損害も含まれる）を含むIMOの権限に該当する損害に関する情報収集を含むよう範囲を拡大できるとの見解を示した。
- .2 この提案を進めるため、事務総長に対し、関連する国連機関と連絡を取り、適切な費用算出を行った上で、評価のオプションを作成し、潜在的な予算への影響を考慮した上で、これらのオプションをC129に提出し、検討するよう求めた。
- .3 IMOは、この問題の検討継続を決定し、関係加盟国に対し、ロシア連邦の不法行為によるIMO条約・文書の違反の分析を実施するため、法務委員会に関連報告を提出するよう求めるとともに、他のIMO機関に対し、その権限内の文書に関してこのアプローチに従うよう要請した。

2.13 ウクライナの代表団は声明を発表し、ロシア連邦軍によるカホフカ水力発電所のダム破壊の結果、数百人の人命が失われ、数千人が家を失い、黒海の水質汚染など生態系に大きな損害が生じ、農地や灌漑システムにも影響が及び、世界的な食糧不安につながりかねないと述べた。特に、ドニプロ川下流域の氾濫は、以下のような海運への広範な悪影響をもたらした：

- .1 水路に入り込んだ不発弾や地雷が航行を危険にさらし、穀物輸出や黒海穀物イニシアティブの実施を複雑にして世界の食糧安全保障を脅かしている；
- .2 被害や破壊を受けた河川港やターミナルのインフラには、穀物エレベーター、野菜貯蔵施設、水路閘門などがあり、年間数千万トンの農産物の流通と輸出を確保していた；
- .3 ドニプロ川の水位が変化し、下流域の航行が約5年間不可能になる；
- .4 河川を航行する数十隻の船舶と艇が失われた。
- .5 浸水とそれに伴う人間や家畜の遺体の流出により、被災地域を航行する船舶のバラスト水管理への影響が懸念され、バラスト水を通じて他の地域に運ばれるであろう、汚染物質や病原体が周辺海域に持ち込まれる可能性があるほか、黒海の生態系が外来生物の侵入を受けるリスクが高まる。

2.14 要請により、ウクライナ代表団の声明全文を附属書30に記載する。

2.15 その後、ロシア連邦は、ウクライナ軍によるカホフスカヤ水力発電所の計画的破壊を強く非難し、特にその重大な結果を強調する声明を発表した：

- .1 ウクライナ軍高官が、カホフスカヤ水力発電所の破壊を目的としたウクライナ軍による攻撃について公然と述べている事実が確認された；
- .2 ロシア連邦は、ウクライナ軍によるカホフスカヤ水力発電所のダムへの継続的な攻撃と、そのような無謀な行動が民間人と環境にもたらす悲惨な結果について、国連事務総長と国連安全保障理事会議長に宛てた2022年10月のロシア連邦国連常駐代表の書簡を含め、国際社会に警告を発してきた数多くの過去の事例に言及した。さらに、この書簡は、この問題に関するロシア連邦外務省の公式声明とともに、2023年6月8日付の通達書簡第4728号により、すべてのIMO加盟国、政府間組織、協議資格を有する非政府組織に配布されたことが示された。
- .3 ウクライナ軍によるザポロフスカヤ原子力発電所への無秩序な砲撃が続いているため、人類は世界規模でさらに有害な結果に直面する可能性がある」と指摘し、このような卑劣な戦術をやめるよう求めた。

2.16 要請に従い、ロシア連邦代表部の声明全文を附属書30に記載する。

2.17 カナダ、フランス、ジョージア、アイスランド、アイルランド、イタリア、日本、リトアニア、ルクセンブルグ、オランダ（王国）、ポルトガル、ルーマニア、スペイン（ベルギー、クロアチア、キプロス、デンマーク、フィンランド、ドイツ、ギリシャ、ラトビア、マルタ、ポーランド、スウェーデンが支持）、トルコ、英国、米国の代表団によるその後の声明は附属書30に記載されている。

2.18 ロシア連邦の声明に対し、ウクライナの代表団は追加声明を発表し、特に、カホフカ水力発電所の破壊の原因はロシアによる地雷の敷設および爆破であり、その結果、被災地の遭難者を支援する人道支援団のアクセスが妨げられていることを改めて強調した。声明は、ザポリツィア原子力発電所にとって唯一の危険源は、同発電所に地雷を敷設し、そこに軍事設備と弾薬を置くことによって核惨事を引き起こそうとしたロシア連邦軍による同地域の占領に起因するものであり、核の安全を保証する唯一のものは、彼らの完全撤退であると結論づけた。要請により、ウクライナ代表団の声明全文を附属書30に記載する。

2.19 続いて、ロシア連邦は追加声明を発表し、フランス代表団が議題項目11の文書MEPC80/INF.26（モーリシャス）に関し、多国間フォーラムやIMO委員会は国家主権の問題を提起する適切な場ではないと述べたことを再確認し、今回の議題項目でこれらの問題を躊躇なく提起し、言及した。これに関連して、ロシア連邦の代表団は、加盟国に対し、自らの立場を一貫させ、二重基準を適用することをやめるよう強く求めた。

2.20 ロシア連邦のコメントに対し、フランス代表団は、議題項目11に記載された声明は、フランスの主権の及ぶ範囲の画定についてコメントしたものであり、これは可能性のあるPSSAの実施に影響を及ぼす可能性が高い技術的な問題であり、武力による独立国の主権の侵害とはまったく異なるものであると明確にした。要請されたとおり、フランス代表団の声明全文は附属書30に記載されている。

2.21 その後、発言した圧倒的多数の代表団の支持に基づき、委員会は以下の措置をとった：

- .1 ロシア連邦によるウクライナ侵攻を非難し、世界の海運、黒海とアゾフ海における航行の安全と海上保安、海洋環境への影響について重大な懸念を表明した；
- .2 ロシア連邦に対し、ウクライナに対する戦争を直ちに停止し、ウクライナ領内から領海に至るまで軍を撤退させるよう求めた；
- .3 ロシア連邦の占領下にあったカホフカ水力発電所の計画的な破壊を非難し、海洋環境に有害な物質による黒海の汚染など、その結果について重大な懸念を表明した；
- .4 ロシア連邦に対し、危険な兵力を含む作業所や施設を狙った攻撃を控えるよう促した。こうした攻撃は、民間人の間に深刻な損失をもたらし、海洋環境を含め、結果として損害をもたらす可能性がある；
- .5 国際人道法に基づく関連する国際的義務の遵守を含め、戦時下における環境保護の重要性を強調した；
- .6 ロシア連邦とウクライナの間で進行中の軍事衝突が海洋環境に与える影響を注意深く監視することに合意し、旗国及び沿岸国、その他すべての関連締約国に対し、その状況におけるいかなる進展についても委員会に情報を提供するよう求めた。

2.22 議論の後、ロシア連邦の代表団は、提案された結論のいずれにも同意しないと述べ、委員会は、その通常の慣行とは異なり、決定を下す際に、どの代表団も証拠を提示していないことから、確固たる事実ではなく、政治的な声明に頼っているとの見解を強調した。さらにロシア連邦は、同委員会に対し、その任務の範囲内にとどまり、国連システム内の他の機関の機能を自ら引き受けまいよう求めた。

### 3 義務規則の改正の検討と採択

#### バラスト水記録簿の様式に関するBWM条約附録IIの改正案

3.1 委員会は、MEPC79で承認されたバラスト水記録簿の書式に関するバラスト水管理条約（BWM条約）の附録IIの改正案を、文書MEPC80/3の附属書に記載されるとおり、検討し、採択するよう求められた。

3.2 委員会は、BWM条約第19条(2)(a)に基づき、2022年12月22日付回状No.4668により、前述の改正案の文書がすべてのIMO加盟国及びBWM条約締約国に配布されたことに留意し、さらに、文書MEPC80/3では回状4688として誤って引用されていたことに言及した。

3.3 改正案に対するコメントが提出されていないことに言及し、委員会は、編集上の改善を条件として、その内容を確認した。

3.4 委員会は、必要な決議の内容を確認し、BWM条約の附録IIの改正の発効日を2025年2月1日とすることに合意し、起草グループに対し、必要なMEPC決議の最終文書を、BWM条約の改正とともに、委員会の審議と採択に向け作成するよう指示した。

### 義務規則の改正に関する草案作成グループの設置

3.5 委員会は、「義務規則の改正に関する草案作成グループ」を設置し、次のことを指示した：

- .1 文書MEPC80/3を基礎として、BWM条約の附録II改定案の最終文書を作成する；
- .2 委員会ガイドライン（MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4）の附属書2に規定されたキャパシティ・ビルディングへの影響を特定するための手順及び基準に照らし合わせ、BWM条約の上記改正のキャパシティ・ビルディング及び技術協力・支援への影響を評価し、適切な場合、委員会に助言する。

### 草案作成グループ報告書

3.6 草案作成グループの報告書（MEPC80/WP.9）を検討した結果、委員会はこれを大筋で承認し、以下に示す行動をとった。

### バラスト水記録簿の様式に関するBWM条約の附録IIの改正

3.7 委員会は、バラスト水記録簿の書式に関するBWM条約の附録IIの改正案の最終文書（MEPC80/WP.9、附属書1）を検討し、附属書2に記載されるとおり、決議MEPC.369(80)により改正案を採択した。

3.8 決議MEPC.369(80)の採択において、委員会は、BWM条約第19条(2)(e)(ii)に従い、採択されたBWM条約の付録IIの改定は、その日付より前に、締約国の3分の1以上が改定に反対する旨を事務総長に通告しない限り、2024年8月1日に受諾されたものとみなされ、条約第19条(2)(f)(ii)に従い、2025年2月1日に発効するものと決定した。

### キャパシティ・ビルディング、技術協力、援助が義務規則改正案に与える影響の評価

3.9 委員会は、MEPC80/WP.9の附属書2に記載された、前述の改正案に関するグループの議論結果と、キャパシティ・ビルディングへの影響及び技術協力・支援の必要性の評価を検討した。同グループは、今回の改正は新たな要求事項ではなく、既存の要求事項の修正であるため、キャパシティ・ビルディングに大きな影響はないと判断した。

## 事務局への指示

3.10 前述の改定を採択するにあたり、委員会は、事務局に対し、正文を作成する際に、番号変更されたパラグラフへの参照の更新を含め、適切と思われる編集上の修正を行い、BWM条約締約国による措置を必要とする誤りや脱落があれば、委員会の注意を喚起する権限を与えた。

## 4 バラスト水中の有害水生生物

4.1 委員会は、バラスト水レビューグループが、文書MEPC80/WP.2に記載の提案された職務権限とともに、この会期で編成される予定であったことを再確認した。

4.2 時間の都合上、委員会は、文書MEPC80/WP.2に記載されたそれぞれの付託条件に従い、詳細な検討のため、以下の事項を除き、全ての文書をバラスト水レビューグループに付託することに合意した：

- .1 PPR10の関連するアウトプット；
- .2 活性物質を使用するバラスト水管理システムの承認；
- .3 バラスト水管理システムの型式承認に関する情報及びバラスト水管理に関連するその他の情報。

4.3 バラスト水レビューグループに直接付託された問題に関し、委員会は、この会期に提出された文書及びMEPC79が延期した文書の両方を審議し、次の問題を扱った。条約レビュー計画（CRP）の審議は、様々な個別問題と何らかの形でリンクしている可能性があるため、文書によっては、CRPとリスト上の別の問題の両方に部分的に関連する可能性があることに留意した：

- .1 BWM条約に関連する経験構築フェーズにおけるCRPの承認（文書MEPC80/4/4、MEPC80/4/13、MEPC80/4/15、MEPC80/4/19）；
- .2 厳しい水質で操業する船舶に対するBWM条約の適用に関するガイダンス（文書MEPC80/4/6、MEPC80/4/8、MEPC80/4/14、MEPC80/4/16、MEPC80/4/17、MEPC80/4/18、MEPC80/4/20、MEPC80/INF.16）；
- .3 バラスト水の記録保持と報告に関する事項のガイダンス（文書MEPC80/4/5、MEPC80/4/7、MEPC79/4/9、MEPC79/4/10）；
- .4 バラストタンクにおける中水または処理済み汚水の一時保管に関するガイダンス（文書MEPC80/4/12、MEPC80/INF.36、MEPC79/4/8、MEPC79/4/11）；
- .5 既存の型式承認を受けたバラスト水管理システムの変更（文書MEPC80/4/10、MEPC80/4/21、MEPC80/4/22、MEPC80/INF.18）；
- .6 経験構築段階における港湾国家管理検査（文書MEPC80/4/11）。



## 条約レビュー計画

4.4 BWM条約に関連する経験構築段階のCRPの承認に関し、委員会は以下の文書を審議し、バラスト水レビューグループに付託した：

- .1 MEPC80/4/4（英国）、MEPC78で設置されたBWM条約のレビューに関する対応グループの報告書、これにはCRP本文草案と、条約をレビューする際に考慮すべき課題の原案表が含まれ、CRPの承認に先立って最終化し、CRPに追加する必要がある；
- .2 MEPC80/4/13（ICS他）、文書MEPC80/4/4に記載されたBWM条約のレビューに関する対応グループの報告書、特に課題表と課題の優先順位付けに関する意見を提供し、特に、BWM条約の要件に既存船舶が経験するコンプライアンスの課題を優先課題として含め、課題表に既存船舶用の別の行を含めること、条約が既に要求している一般的な訓練要件を補足する前に、既存の技術ギャップに対処することを提案する；
- .3 MEPC80/4/15（ニュージーランド）、BWM条約のレビューに関する対応グループの報告書にコメントし、BWM条約のレビュー手法に再度焦点を当てる必要があるとし、議論の指針となり、解決策に到達するため、条約のレビューとそれに続く課題表の全体的なアプローチを導くフレームワークを提案する；
- .4 MEPC80/4/19（日本）、BWM条約のレビューに関する対応グループの報告書に対するコメントの提供；型式承認試験を強化するためにBWMSコードを改定する必要があるかどうかを慎重に検討し、BWMS設計変更の詳細に応じて、各BWMS処理方法にどのような試験が必要かの基本原則を整理することを提案する；具体的な設計変更に基づき、各BWMS処理方法に必要な試験の基本原則を整理するための例表を提案する。

## 厳しい水質下で操業する船舶へのBWM条約の適用

4.5 厳しい水質下で操業する船舶に対するBWM条約の適用に関するガイダンスの作成に関し、委員会は、バラスト水レビューグループに付託された以下の文書を検討した：

- .1 MEPC80/4/6（インド他）は、厳しい水質に関する様々な問題を明確にすることを目的とし、厳しい水質（CWQ）の港で操業する船舶がBWM条約の要件を満たす上で存在する課題を強調し、CRPに含めるために作成されていた優先課題の表に、特定の港で厳しい水質の水を処理できない型式承認バラスト水管理システム（BWMS）の問題を含めることを検討することを提案する；

- .2 MEPC80/4/8（オーストラリア他）、CWQで操業する船舶に対するBWM条約の適用に関する暫定ガイダンスを提案する。これは、バラスト水レビューグループの最近の議論を考慮に入れ、CWQの議論を進展させる目的で作成されたものであり、さらなる議論または改良が必要な要素を特定するものである；
- .3 MEPC80/4/14（ICS他）、厳しい水質条件で操業する船舶へのBWM条約適用に関する暫定ガイダンス案（MEPC80/4/8）にコメントし、今後の議論のために代替原則を提案する；
- .4 MEPC80/4/16（ICS他）、文書MEPC79/WP.6、MEPC80/4/4、MEPC80/4/8に対してコメントする；BWMSの選択と設置の観点から、CWQでタンカーとばら積み貨物が直面する課題を特定する；これらの課題に対処するため、あらゆる水質条件下で作動可能な強固なBWMSの開発を改めて求める；
- .5 MEPC80/4/17（ICS他）、文書MEPC80/4/8（CWQ条件下で操業する船舶へのBWM条約適用に関する暫定ガイダンス案）、特に船舶が直面するCWQを管理するための提案されたアプローチについて解説している。また、提案されたCWQ緩和措置は実用的で、必要な場合に船舶が採用しやすいものである必要があると繰り返し述べられている；
- .6 MEPC80/4/18（INTERTANKO）、CWQのある港でBWMSに問題が発生した船舶に関し、INTERTANKO加盟国から提出された報告書の最新情報を提示し、CWQの定義から除外する前に、すべての物理パラメータを実データで検討するよう提案する；
- .7 MEPC80/4/20（インド）、CWQ条件で操業する船舶に対するBWM条約の適用に関する暫定ガイダンス案（MEPC80/4/8）にコメントし、更なる議論のため、同案に様々な修正を提案する；
- .8 MEPC80/INF.16（米国）は、BWMSの性能に影響を及ぼす可能性のある紫外線透過率（UVT）と濁度を明確にすることを目的とし、その測定アプローチを説明し、BWMSへの潜在的な影響を説明し、実証的な測定値を収集する取り組みについて言及する。

## バラスト水の記録保存及び報告

4.6 バラスト水の記録保存と報告に関するガイダンスの策定に関して、委員会は以下の文書を審議し、バラスト水レビューグループに付託した：

- .1 MEPC80/4/5（カナダ他）、この会期で採択されるバラスト水記録簿の改訂様式の新しいコードと項目に従って実施される作業のガイダンス草案を提案、記録保存と報告プロセスを明確にする助けとなる形式で、改訂バラスト水報告様式とバラスト水記録簿に関する提案（MEPC80/4/7）を補完するため、MEPC79が招請した記録の保存と報告のガイダンスに関する完全な提案の一部を形成する；

- .2 MEPC80/4/7（オーストラリア他）、バラスト水の記録の保存と報告に関するガイダンスのフレームワークを提供するもので、報告書式を記入する船舶を支援するためのバラスト水報告書式の更新例とバラスト水作業の自主的なタンクごとの記録に関する書式案、及び別途提出されたバラスト水記録簿に関するガイダンスの挿入のためのプレースホルダ（MEPC80/4/5）、ならびにガイドライン（G4）及び（G6）の必然的改正案を含む；
- .3 MEPC79/4/9（インド）、決議MEPC.314(74)、MEPC.316(74)及びMEPC.317(74)に沿った電子バラスト水記録簿（eBWRB）に関するBWM条約の改正案を提案し、*MARPOL*の下での電子記録簿使用のガイドライン（決議MEPC.312(74)）に沿ったBWM条約の下でのeBWRB使用のガイドライン作成を提案する；
- .4 MEPC.79/4/10（インド）、決議MEPC.312(74)に沿ったガイドライン案を提案し、バラスト水管理条約の下で提案されている電子記録簿の使用に関するガイドラインの下で、バラスト水記録簿（BWRB）を組み入れる。

### バラストタンクへの中水または処理済み汚水の一時的保管

4.7 バラストタンクにおける中水または処理済み汚水の一時的保管に関するガイダンスの策定に関し、委員会は、バラスト水レビューグループに付託された以下の文書を検討した：

- .1 MEPC80/4/12（IACS）、バラストタンクにおける処理済み汚水及び中水の一時的保管に関する懸念について議論し、バラストタンクにおける処理済み汚水及び/又は中水の一時的保管に関するガイダンス案を提示する；
- .2 MEPC80/INF.36（日本）、文書MEPC79/4/11の附属書に含まれるガイダンス案に沿った、バラストタンクでの処理済み汚水の一時的保管に関する試験結果を共有する；
- .3 MEPC79/4/8（中国）、バラストタンクにおける汚水処理施設による中水及び処理汚水（廃水）の一時貯留の実現可能性について議論し、バラストタンクにおける中水または処理汚水の一時的貯留に関するガイダンスを作成する際にさらに検討する必要がある問題を提案し、BWM条約の改正の可能性を提示し、BWM回状及びBWM条約の改正を作成する際に検討するための情報を提供する；
- .4 MEPC79/4/11（インド他）、バラストタンクにおける下水処理水及び中水の一時的保管に関するガイダンス草案を提供する。このガイダンスは、特定の港や地域におけるバラストタンクへのこうした水の保管の実際の必要性に鑑み、既存の船舶の実用性を確保しつつ、環境への影響を最小限に抑える統一的な手順を確立するために提案された。

## 既存の型式承認を有するBWMSの修正

4.8 既存の型式承認を受けたバラスト水管理システムの変更に関して、委員会は以下の文書を審議し、バラスト水レビューグループに付託した：

- .1 MEPC80/4/10（ノルウェー）、型式承認後のBWMSの必要な修正に関する議論、最初の型式承認後の承認に関するガイダンスの作成提案、バラスト水管理システム承認コード（BWMSコード）の改正の可能性の提示（決議MEPC.300(72)）；
- .2 MEPC80/4/21（ドイツ）、BWMSコードに則った既存の型式承認を受けたBWMSの修正承認に関する提案に関する文書MEPC80/4/10に対するコメント；
- .3 MEPC80/4/22（ドイツ）、BWMSの型式承認に影響する手続き面に関する文書MEPC80/4/10及びMEPC80/INF.18に対するコメント提供、ならびに、型式承認後のBWMSコンポーネントの修正手順の代替フローチャート、及びろ過とUV照射を伴う処理を行うBWMSの修正の事前評価に関する例示リストの提案；
- .4 MEPC80/INF.18（BEMA）、BWMSの型式承認に影響する手続き面に関する情報、及びシステム修正が必要となる可能性のあるシナリオに関する技術的背景を提供し、現行の型式承認手続きが、既存の型式承認を受けたBWMSを修正し、時間効率の良い方法で、最新の技術を商業的に利用する能力にどのような影響を与えたかを示す。

## 経験構築段階におけるPSC検査

4.9 経験構築段階における港湾管理国の検査に関し、委員会は、現在進行中の経験構築段階において、バラスト水管理条約の要件に従い、港湾管理国が自国の港湾で運航する船舶に設置されたBWMSの意味のある検査を実施することを奨励することを意図した業界の意見及び情報を提示した文書MEPC80/4/11（BEMA）を審議した。これはバラスト水レビューグループに付託された。

## PPR10の結果

4.10 委員会は、バラスト水管理に関する以下の事項に関するPPR10の結果を審議した：

- .1 BWMS条約の規定に対する統一的な解釈；
- .2 バラスト水コンプライアンス監視装置の検証のためのプロトコル。

### **BWM条約の規定に対する統一解釈**

4.11 委員会は、附属書3に記載される国際バラスト水管理証明書の書式ならびにBWM条約の規則B-3.5及びB-3.10に対する統一解釈を承認し、事務局に対し、BWM.2/Circ.66の将来の改訂（すなわち、BWM.2/Circ.66/Rev.5）に含めるよう指示した。

### **バラスト水コンプライアンス監視装置の検証のためのプロトコル**

4.12 委員会は、文書PPR10/18/Add.1の附属書16に記載するバラスト水コンプライアンス監視装置の検証議定書を承認し、事務局に対し、BWM.2/Circ.78を用いてこれを周知させるよう指示した。

### **活性物質を使用するバラスト水管理システムの承認**

4.13 GESAMP-BWWG第43回会議報告書（MEPC80/4/9）を審議した結果、委員会は、報告書全般を承認し、次の勧告に同意した：

- .1 デンマークがMEPC80/4/1に提出したBalClor®SmartBWMSの最終承認を与える；
- .2 文書MEPC80/4/2でリベリアが提出したEcoGuardianNF™バラスト水管理システムに最終承認を与える；
- .3 大韓民国が文書MEPC80/4/3で提出したHiBallast2.0™BWMSに基本承認を与える；
- .4 MEPC80/4でギリシャが提案した、淡水用のERMAFIRSTBWTS、モデルFIT75-3000の当初の最終承認を拡大する。

4.14 委員会は、GESAMP-BWWG第43回会議報告書（MEPC80/4/9、附属書4～7）に記載された全ての勧告が、バラスト水管理システムの更なる開発中に完全に対処されたことを検証するよう、デンマーク、ギリシャ、リベリア、大韓民国の各管理当局に要請した。

### **GESAMP-BWWGの今後の会議**

4.15 委員会は、GESAMP-BWWGの第44回会議が2023年12月11日から15日に予定されており、詳細情報がBWM.2/Circ.77に記載されていることに言及した。

### **バラスト水管理システムの型式承認**

4.16 委員会は、以下の文書に記載された型式承認バラスト水管理システムに関する情報について言及した：

- .1 株式会社NK製のバラスト水管理システムBlueBallastIIPlusNK-O3の型式承認に関するMEPC80/INF.2（リベリア）；
- .2 TECHCROSS社製ECSHYCHLOR2.0バラスト水管理システムの型式承認に関するMEPC80/INF.7（英国）；
- .3 KBALバラスト水管理システムのワンパスモードの型式承認に関するMEPC80/INF.11（ノルウェー）。

## バラスト水管理に関するその他の情報

4.17 委員会は、文書MEPC80/INF.21（コロンビア）に記載された、同国の海域における生物侵入を防止するための研究プロジェクトの結果と、港湾国としてのコロンビア海事当局によるバラスト水排出に関連する対応措置に関する情報について言及した。

## バラスト水レビューグループの設立

4.18 委員会は、バラスト水レビューグループを設置し、総会で出されたコメントと決定を考慮し、以下のことを指示した：

- .1 文書MEPC80/4/4の附属書2及び3を基礎とし、文書MEPC80/4/6、MEPC80/4/13、MEPC80/4/15、MEPC80/4/16、MEPC80/4/19の関連意見及びコメントを考慮に入れ、条約レビュー段階で検討される問題の表に焦点を当て、BWM条約に関連する経験構築段階の条約レビュー計画を確定する；
- .2 BWM条約のレビューに関する対応グループ再設立のための条件草案を作成する；
- .3 文書MEPC80/4/8の附属書を基礎とし、文書MEPC80/4/6、MEPC80/4/13、MEPC80/4/14、MEPC80/4/16、MEPC80/4/17、MEPC80/4/18、MEPC80/4/20、及び文書MEPC80/INF.16に含まれる情報に関連する意見及びコメントを考慮に入れ、最終化を目指して、厳しい水質で活動する船舶に対するBWM条約の適用に関するガイダンス案を検討する；
- .4 文書MEPC80/4/5及びMEPC80/4/7の附属書を基礎として、バラスト水記録の保存及び報告に関するガイダンス案を、最終化に向けて検討する；
- .5 バラスト水記録の保存及び報告に関連する事項に関するガイダンス案の検討結果に応じて、文書MEPC80/4/7に含まれるガイドライン（G4）及び（G6）の必然的改正案を検討し、それに従って委員会に助言する；
- .6 文書MEPC79/4/10の附属書に記載される、BWM条約の下での電子記録簿使用のガイダンス案を検討し、委員会に助言する；
- .7 BWM条約の下での電子記録簿の使用に関するガイダンス案の検討結果に応じて、文書MEPC79/4/9に含まれるBWM条約の必然的改正案を検討し、それに従って委員会に助言する；
- .8 文書MEPC79/4/11及びMEPC80/4/12の附属書に記載された提案並びに文書MEPC79/4/8の見解を考慮に入れ、バラストタンクにおける中水または処理済み汚水の一時貯蔵に関するガイダンス案を、最終化に向けて検討する；

- .9 時間が許せば、バラストタンクに一時的に貯蔵された中水または処理済み汚水の排出に関する、文書MEPC79/4/8に含まれるBWM条約の改正案を検討し、委員会に助言する；
- .10 時間が許せば、文書MEPC80/4/19、MEPC80/4/21、MEPC80/4/22、MEPC80/INF.18の関連コメント及び情報を考慮に入れ、既存の型式承認を受けたバラスト水管理システムの変更に関する文書MEPC80/4/10に含まれる提案を検討し、委員会に適宜助言する；
- .11 時間が許せば、BWM条約に関連する経験構築段階における港湾国家管理検査に関する文書MEPC80/4/11に含まれる提案を検討し、それに従って委員会に助言する。

### バラスト水レビューグループ報告書

4.19 バラスト水レビューグループの報告書（MEPC80/WP.13）を検討した結果、委員会はこれを大筋で承認し、以下の通り行動した。

#### 条約レビュー計画

4.20 委員会は、文書MEPC80/WP.13の附属書1に記載する、*BWM条約に関連する経験構築段階の条約レビュー計画*を承認し、事務局に対し、BWM.2/Circ.79によりこれを周知させるよう指示した。

4.21 委員会はまた、文書MEPC80/WP.13の附属書2に記載された、BWM条約のレビューに関する対応グループが適宜参照できる、条約レビュー段階で対処すべき問題の特定に関する検討事項にも言及した。

#### BWM条約の見直しに関する対応グループの再設立

4.22 この関連で、委員会は、BWM条約のレビューに関する対応グループを以下の職務権限で再設立した：

- .1 文書MEPC80/4/15及び文書MEPC80/WP.13に反映された関連議論を考慮に入れ、条約レビュー計画の附属書に記載された問題に対処するため、特定の条約条項及び/又は条約の変更目標、または新しい条項及び/又は条約の必要性を定義；
- .2 MEPC81に報告書を提出。

4.23 この点に関して、委員会は関心のある加盟国及び国際機関に対し、対応グループの作業への参加と貢献を視野に入れ、同グループのコーディネーターに連絡するよう奨励した。<sup>1</sup>

---

#### 1 コーディネーター

ソニア・ゴルグラ氏  
ディレクター、バラスト水ユニット、海洋及び水生生物バイオセ  
キュリティ部門、農務省バイオセキュリティ動物課、農水産林業  
省

4.24 さらに委員会は、文書MEPC80/WP.13の附属書4に記載された、BWM条約のレビューに関する対応グループがそのアウトプットを作成する際に使用する表形式に言及した。

#### **厳しい水質下で操業する船舶へのBWM条約の適用**

4.25 委員会は、様々な問題で意見の一致が得られず、また時間的制約もあったため、厳しい水質で航行する船舶へのBWM条約適用に関するガイダンス草案をまとめることができなかったと言及した。

4.26 この関連で、多数の代表団が、この件に関する同グループの懸命な努力に感謝の意を表明する一方、このガイダンスが今会期で終了しなかったことに失望感を表明した。複数の代表団は、この問題に関する委員会での複数回にわたる広範な作業を想起し、船舶運航に影響する差し迫った問題に対処するため、このガイダンスが極めて重要であることを強調したが、数カ国の代表団は、組織によるガイダンスがない場合、個々の加盟国による国レベルでの一方的な措置につながりかねず、矛盾と不確実性が生じると指摘した。次回会議での結論に向け、この問題を優先させることへの広範な支持があり、そのための基準として文書MEPC80/4/8への支持を表明する参加国もあった。

4.27 これを踏まえ、委員会は、次回会議での厳しい水質で航行する船舶に対するBWM条約の適用に関するガイダンスの最終決定を視野に入れ、文書MEPC80/4/8を出発点として、可能な限り広範な参加を得て協力するよう代表団に奨励した。

#### **バラスト水記録の保存及び報告**

##### *バラスト水記録の保存と報告に関するガイダンス*

4.28 委員会は、文書MEPC80/WP.13の附属書5に記載されるバラスト水記録の保存と報告に関するガイダンスを承認し、事務局に対し、BWM.2/Circ.80によりこれを周知させるよう指示した。

##### *ガイドライン (G4) 及び (G6) の必然的改正*

4.29 この関連で、委員会は、附属書4に記載されるように、バラスト水管理及びバラスト水管理計画 (G4) の策定に関するガイドライン (決議MEPC.127(53)、決議MEPC.306(73)により修正) の修正に関する決議MEPC.370(80)を採択した。

4.30 さらに、委員会は附属書5に示されているとおり、バラスト水交換に関する2017年のガイドライン (G6) (決議MEPC.288(71)) の改正に関する決議MEPC.371(80)を採択した。

##### *バラスト水電子記録簿*

4.31 委員会は、附属書6に記載するとおり、BWM条約の下での電子記録簿使用のガイドラインに関する決議MEPC.372(80)を採択した。



4.32 さらに、委員会は、附属書7に記載するとおり、条約の下での電子記録簿の使用に関するBWM条約の規則A-1及びB-2の改正案を承認し、事務総長に対し、MEPC81での採択を視野に入れ、BWM条約第19条(2)(a)に従って改正案を回付するよう要請した。

#### **バラストタンクでの処理済み汚水または中水の一時保管**

##### *バラストタンクでの中水または処理済み汚水の一時的保管に関するガイダンス*

4.33 委員会は、時間の制約のため、バラストタンクにおける中水または処理済み汚水の一時的貯蔵に関するガイダンス案をまとめることができなかったことに言及し、関心のある加盟国及び国際機関に対し、会議期間中に作業を行い、次回会議にそのようなガイダンスのための具体的な提案を提出するよう求めた。

##### *BWM条約の必然的改正*

4.34 さらに、委員会は、時間の制約のため、バラストタンクに一時的に貯蔵された中水または処理汚水の排出に関し、文書MEPC79/4/8に含まれるBWM条約の規則A-2、B-1、B-2の改正案を検討できなかったことに言及し、その検討を次回会議に延期した。

#### **既存の型式承認を有するBWMSの修正**

4.35 委員会は、関心のある加盟国及び国際機関に対し、会期中に作業を行い、BWMSコード及びCRPとの潜在的な関連性を含め、この会期で出された関連コメントを考慮に入れつつ、既存の型式承認を受けたBWMSの修正問題に対応するガイダンスまたは統一解釈に関する具体的な提案を次回会議に提出するよう求めた。

#### **経験構築段階におけるPSC検査**

4.36 委員会は、加盟国に対し、設置されたバラスト水管理システムの運用に関するより有意義な知識を収集するため、BWM条約に関連する経験構築段階の非罰則化要素を維持しつつ、既存の規定の文脈内で、同時にこの問題における旗国の実施の役割を認識し、港湾国管理検査の一環として、より多くのサンプリングと分析を実施するよう奨励した。

#### **今後の課題**

4.37 委員会は、BWM条約の規則D-5の規定に従い、MEPC81におけるレビューグループの再設立に関するグループの要請に言及し、時間的制約のため今会期で締結できなかった付託条件も検討することとした。

#### **感謝の表明**

4.38 委員会は、バラスト水レビューグループ議長のリーアン・ページ氏（英国）が、管理部門の他の職務に異動するため、今会期をもってこの職を退くことになったが、同議長の長年にわたる貴重な貢献に対し、感謝の意を表明するとともに、同議長の新たな職務における成功を祈るとともに、同議長が他の職務において引き続き組織の活動に貢献することを期待する。

## 5 大気汚染防止

### 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループの早期公開

5.1 時間の都合上、委員会は、本議題項目で提出された全ての文書、ならびにISWG-GHG15から延期された関連文書を、文書MEPC80/WP.2に規定されたそれぞれの付託条件に従い詳細な検討を行うため、大気汚染及びエネルギー効率に関する作業グループに委ねることに合意したが、以下の事項は例外とした：

- .1 排ガス浄化システム（EGCS）に関する事項を含む、世界的な硫黄分0.50%規制の実施；
- .2 PPR10の結果；
- .3 大気汚染問題に関連するその他の情報。

### 排ガス浄化システム（EGCS）に関する事項を含む、世界的な硫黄分0.50%規制の実施

5.2 委員会は、世界的な硫黄分0.50%制限（IMO2020）の実施に関連する機関への報告情報、及び文書MEPC80/INF.4（事務局）に記載された2022年の硫黄分モニタリングプログラムの結果について言及した。

5.3 排ガス浄化システム（EGCS）に関して、委員会は以下の文書を審議した：

- .1 MEPC80/5/5（オーストリア他）、EGCSからの「排水」を規制するためのMARPOL附属書VI改正案の提案；
- .2 MEPC80/5/6（日本）、文書MEPC80/5/5に対する技術的コメント提出、改正案は適切なリスク及び影響評価を考察することなく「排水」を規制すると解釈される可能性に懸念を表明、GESAMPに対し、EGCSからの排水の海洋環境へのリスク及び潜在的影響を検討するよう指示することを提案。
- .3 MEPC80/5/7（日本）、文書MEPC80/5/5に関する法的意見を提供し、UNCLOSの関連規定と整合的であるとするMARPOL条約附属書VIの代替改正案を提案し、特に「排水」の定義を規定し、「排水」を規制しようとする締約国に対し、機構が作成したガイドラインに基づきリスク及び影響評価を実施するよう促す。

5.4 委員会は、MEPC78が「条件と地域を含む、EGCSから水環境への排水の排出に関する規則とガイダンスの評価と調和」に関するアウトプット1.23の目標完了年を2025年まで延長することに合意したことを再確認した。

5.5 委員会はまた、この問題の検討後、MEPC79がいくつかの関連文書をPPR11に付託したことを再確認した。

5.6 さらに委員会は、PPR10が「EGCSから水生環境への排出水に関する規則とガイドランスの評価と調和、条件と地域を含む」に関する委員会が議題14で承認した議題をPPR11の暫定議題に再度盛り込むことで合意したことを再確認した。

5.7 その後の議論において、特に文書MEPC80/5/5（オーストリア他）を参照し、複数の代表が、委員会はPPR11に対し、文書MEPC77/WP.8の附属書3に規定するアウトプット1.23の作業範囲のパート3（規制事項）の作業の一環として、MARPOL条約附属書VIの改定案を検討するよう指示すべきであると提案した。これらの代表団は、EGCSからの排出水の水質に対処するために沿岸国が採用している措置を明確化し、調和させるため、MARPOL条約附属書VIを改正することの緊急性を強調した。また、これらの代表団は、MARPOL条約附属書VIでこのような規制を策定する十分な法的・技術的根拠があるとの見解を強調し、MEPC80/5/6（日本）で提案されたように、GESAMPにこの問題の検討を要請する必要はないと強調した。

5.8 数カ国の参加者は、提案されているアプローチは、沿岸国の管轄権に関するUNCLOSの規定と合致し、領海を越える航行の自由を守るものであると考え、文書MEPC80/5/7（日本）を基礎とするMARPOL条約附属書VIの改定案の作成を支持した。

5.9 複数の代表団が、MARPOL条約附属書VIにおいてEGCSからの排出水の制限と関連する報告要件を策定する提案について懸念を表明し、そのような勧告はガイドランス文書でのみ提供されるのが適切であると強調した。この文脈で、他のいくつかの代表団は、勧告的ガイドランスの使用は規制の矛盾を生むかもしれないと強調した。

5.10 複数の代表団は、一貫性のある明確な規制措置の開発にメリットを見出す一方、特にEGCSからの排出水が海洋環境に与える影響に関する不確実性が残っていることを考慮すると、現段階でMARPOL条約附属書VIの改正草案を作成するのは時期尚早であるとの見解を表明し、*排ガス浄化システムからの排出水のリスク及び影響評価に関する2022年ガイドライン*（MEPC.1/Circ.899）の実施についてまず経験を積むべきであると強調した。

5.11 複数の代表団は、文書MEPC80/5/7で提起された法的問題について、UNCLOSに含まれる原則に留意する必要性を強調し、また一部の代表団は、EGCSからの排出水に関する制限措置の適用は沿岸国の領海を越えてはならないと強調した。他の複数の代表団は、文書MEPC80/5/5に記載されたMARPOL条約附属書VIの改正案はUNCLOSと矛盾しないという見解を表明した。ある代表団は、領海を越えた海域で沿岸国が持つ規制権限を定義するのはIMOの役割ではなく、各国が自国の締約国である条約の下でそれぞれの権限を決定する責任があると強調した。議論中、委員会は、MEPC79の要請により、事務局が、国際海事機関にとっての国連海洋法条約の影響に関する既存の研究（LEG/MISC.8）を考慮に入れ、今後の会議に適切な法的意見を準備していることに言及した。この会期でのさらなる議論を踏まえ、事務局による上記の法的見解がMEPC81に提出される。

5.12 議論の結果、委員会は、文書MEPC80/5/5、MEPC80/5/6、MEPC80/5/7をPPR11に委ねることで合意し、小委員会に対し、文書MEPC78/9/3（ドイツ）、MEPC79/5/1（CESA）、MEPC79/5/4（CESA）、MEPC79/INF.4（オランダ）と併せて検討し、それに応じて委員会に助言するよう指示した。

## PPR10の結果

5.13 委員会は、PPR10から派生する大気汚染問題に関する委員会に要請された措置のリストを記載した文書MEPC80/9（事務局）のパラグラフ2.16～2.22、2.28、2.34、2.35を審議した。

### *国際海運から排出されるブラックカーボンが北極圏に与える影響の軽減*

5.14 委員会は、PPR10の結果についてコメントした以下の文書を審議した：

- .1 MEPC80/9/1（FOEI他）は、PPR10の結果を受け、関心のある加盟国及び国際機関に対し、PPR11に提出する提案の作成を促進する追加情報を提供することにより、将来的なブラックカーボン管理措置に関する提案をさらに作成するため、会議間で作業するよう要請した；
- .2 MEPC80/9/2（FOEI他）、PPR10の結果にコメントし、北極圏の保護を目的とした効果的なブラックカーボン排出削減措置の地理的範囲に関する議論に応え、地理的範囲に関する十分な情報に基づく議論を促進するための情報を提供し、より広い北極圏全域で操業する船舶に対する措置を推奨する。

5.15 審議の結果、委員会は：

- .1 文書MEPC80/9パラグラフ2.16に記載された、国際海運から排出されるブラックカーボンが北極に与える影響の軽減に関するPPR10の結果について言及した；
- .2 ブラックカーボン排出規制措置の地理的範囲に関し、北極圏またはその近辺を航行する船舶を対象とする自主的な措置が開発される可能性がある一方で、*北極圏を海運によるブラックカーボン排出から保護するための決議MEPC.342(77)*で使用された文言に沿って、委員会が地理的適用範囲または北極圏の定義を拡大する強制的措置の可能性については、そのような提案がMARPOL条約附属書VIの締約国によって共同提唱された場合にのみ、検討されることに合意した。

5.16 数名のオブザーバーが、加盟国に対し、北極圏における国際海運からのブラックカーボン排出削減を義務付ける具体的な提案をPPR11に提出するよう求めた。FOEI、WWF、CSC、イヌイト極域評議会のオブザーバーによる声明は、附属書30に記載されている。

### *2023年熱廃棄物処理装置（TWTD）ガイドライン*

5.17 文書PPR10/18/Add.1の附属書5に記載された熱廃棄物処理装置（TWTD）に関する2023年ガイドライン草案の検討において、デンマークの代表団は、TWTDから発生する物質と、これらの装置が船隊にどの程度導入される可能性があるかに関する既存の不明確さを強調し、TWTDから発生する物質を排ガス洗浄時に直接水中に排出することに関して懸念を表明し、TWTDの水中排出の潜在的な環境影響をさらに調査するよう提案した。

5.18 検討の結果、委員会は、附属書8に記載する熱廃棄物処理装置（TWTD）の2023年ガイドラインに関する決議MEPC.373(80)を採択した。

#### **複数のエンジン運転プロファイル**

5.19 委員会は、エンジン国際大気汚染防止（EIAPP）テストサイクルに関連する用語の定義と適用、及び関連するNO<sub>x</sub>技術コードの改正を対象とするアウトプット2.15の範囲の拡大に関するPPR10の勧告を承認した。その結果、アウトプット2.15のタイトルを「船用ディーゼルエンジンの複数のエンジン運転プロファイルの使用及びテストサイクルの明確化に関するMARPOL条約附属書VI及びNO<sub>x</sub>技術コードの改正の策定」に変更することで合意した。

#### **MARPOL附属書VI規則13.2.2の改正案**

5.20 委員会は、附属書9に記載する蒸気システムに代わる船用ディーゼル機関に関するMARPOL附属書VI規則13.2.2の改正案を承認し、MEPC81での採択を視野に入れ、MARPOL第16条(2)に従ってこれを回付するよう事務総長に要請した。

5.21 この文脈で、委員会は、文書PPR10/18/Add.1の附属書7に記載された、規則13.2.2で要求される2023年ガイドライン案の審議をMEPC81に延期し、MARPOL附属書VI規則13.2.2の上記改正の採択と併せて採択することを視野に入れた。

5.22 委員会は、事務局に対し、MARPOL附属書VI規則13.2.2の対応する改定が発効した場合、将来の回状MEPC.1/Circ.795の改訂に含めるため、文書PPR10/18/Add.1の附属書8に記載する通り、PPR10が作成したMARPOL附属書VI規則13.2.2の統一解釈を更新するよう指示した。

5.23 マーシャル諸島の代表団は、MARPOL附属書VIに、TierIIIではなくTierIIの代替エンジンが設置された全ての場合に、その旨を機関に通知するという新しい要件が盛り込まれたことに関し、PPR10（PPR10/18、パラグラフ9.8）で表明された懸念を再度表明した。マーシャル諸島代表団による声明の全文は附属書30に記載されている。

#### **MARPOL附属書VI規則18.5及び18.6の統一解釈**

5.24 委員会は、附属書10に記載する電子バンカー引渡証に関するMARPOL附属書VI規則18.5及び18.6の統一解釈を承認し、事務局に対し、MEPC.1/Circ.795/Rev.7を適宜改訂し、MEPC.1/Circ.795/Rev.8として配布するよう指示した。

#### **文書MEPC78/5/1の検討**

5.25 委員会は、PPR10が文書MEPC78/5/1（中国）を検討し、船上で使用される燃料油の硫黄含有量検証のための船上サンプリングに関する2019年ガイドライン（MEPC.1/Circ.864/Rev.1）を変更しないことで合意したことを言及した。

### 揮発性有機化合物（VOC）の排出量削減に関する業務範囲

5.26 委員会は、文書PPR10/18/Add.1の附属書18に記載された揮発性有機化合物（VOC）排出量削減に関する作業範囲を承認した。

### 大気汚染に関する情報

5.27 委員会は以下の文書の情報について言及した：

- .1 MEPC80/INF.13（インド）、インドが実施した燃料油の品質調査結果に関する情報を提供し、透明性を向上させ、統一された実施を確保するため、バンカー供給業者の免許制度を実施する必要性を強調する。
- .2 MEPC80/INF.35（オーストリア他）、MARPOL附属書VIの下での北東大西洋排出規制海域指定の可能性に関して進行中の作業と、MEPC81に提案書を提出する共同提案者の意向に関する情報を提供する。

5.28 文書MEPC80/INF.35に関するポルトガル代表団の声明は、附属書30に記載されている。

### 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループの設置

5.29 委員会は、大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループを設置し、総会で出されたコメント、提案、決定を考慮に入れ、次のことを指示した：

- .1 MEPC80/5（ノルウェー）、MEPC80/5/2（インド）、MEPC80/7/9（インド他）、ISWG-GHG15/5（フランス）、ISWG-GHG15による議論（MEPC80/WP.7、パラグラフ117から127）、及び総会でのコメントを考慮し、バイオ燃料及びバイオ燃料混合物の使用に関する暫定ガイダンスを作成する必要性を検討し、それに応じて委員会に助言する；
- .2 文書MEPC80/5/1（カナダ）に記載されたNOX<sub>TierIII</sub>のエンジン排出ガス試験と認証に関する情報と提案を検討し、委員会に助言する；
- .3 文書MEPC80/5/3（ドイツ他）及びMEPC80/5/4（リベリア他）に記載されたMARPOL附属書VI規則18及びその他の附属書改正案に関する提案を検討し、委員会に助言する。
- .4 文書MEPC80/16/1（IACS）に記載された排ガス浄化システムに関する2021年ガイドライン（MEPC.340(77)）の修正案を検討し、委員会に助言する。

### 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループ報告書

5.30 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループ報告書（MEPC80/WP.11）を検討した結果、委員会はこれを大筋で承認し、以下の通り対策を講じた。

### バイオ燃料及びバイオ燃料混合物の使用に関する暫定ガイダンスの策定

5.31 バイオ燃料及びバイオ燃料混合物の使用に関する暫定ガイダンスを策定する必要性に関し、委員会は、作業グループが以下の文書を検討したことに言及した：

- .1 MEPC80/5（ノルウェー）は、実験室にてバイオディーゼルと船用ガスオイルを使用する2つの異なるエンジンから発生する排ガス中の汚染物質を実験室で比較する研究を提供しており、これにより水素化植物油（HVO）の燃焼が船用ガスオイルの使用と比較してNO<sub>x</sub>排出を削減することを実証し、MARPOL附属書VIの規則18.3の統一解釈の有効性を支持する。
- .2 MEPC80/5/2（インド）、バイオ燃料及びバイオ燃料の混合物の使用に関する暫定ガイドライン案の草案テキストを提供し、調達・保管・油の品質テスト、および船上でのバイオ燃料またはバイオ燃料の混合物の使用に関する勧告を行う。

5.32 委員会は、この問題に関するグループの議論について言及し、暫定ガイダンスの承認が、いかなる場合でも、LCAガイドラインの更なる策定後、バイオ燃料を含むあらゆる種類の燃料へのLCAフレームワークの適用に関する将来の決定を予断するものであってはならないことに合意し、MEPC.1/Circ.905「MARPOL附属書VI規則26、27及び28（DCS及びCII）の下でのバイオ燃料の使用に関する暫定ガイダンス」を承認した。

5.33 委員会は、時間の制約から、作業グループが文書MEPC80/5（ノルウェー）及びMEPC80/5/2（インド）の審議を終えていないことに留意し、その結果、これらの文書の審議をMEPC81に延期したことに言及した。

### NO<sub>x</sub>TierIIIのエンジン排気ガステストおよび認証

5.34 NO<sub>x</sub>TierIIIのエンジン排出ガス試験と認証に関し、委員会は、作業グループが文書MEPC80/5/1（カナダ）を検討したことに言及した。この文書は、ECAにおけるTierIIIエンジンからのNO<sub>x</sub>排出量に関する研究を提供し、さらなる研究、データ、実情に基づき、船舶が25%より低い負荷で運航していることから、ECA内での実際の船舶運航をよりよく反映したNO<sub>x</sub>TierIIIの追加試験サイクルの可能性を提案し、関連する利害関係者からのコメントを求めている。

5.35 委員会は、この問題に関するグループの議論に留意し、関心のある加盟国及び国際機関に対し、最近の研究結果を含め、稼働中のエンジンNO<sub>x</sub>排出量測定キャンペーンに関する関連情報を将来の会議で提供するよう求めた。

### 低引火点燃料及びその他の燃料油に関するMARPOL附属書VI改正案

5.36 低引火点燃料及びその他の燃料油関連のMARPOL附属書VI改定案に関し、委員会は、作業グループが以下の文書を検討したことに言及した：

- .1 MEPC80/5/3（ドイツ他）は、SOLASII-2章とMARPOL附属書VIで使用されている用語の違いに起因する、バンカー引渡証の引火点の報告に関する不一致、ならびにSOLASとMARPOLにおける「油燃料」、「油」、「燃料油」の定義の一貫性のある使用を解決することを目的とし、不一致に対処するMARPOL附属書VIの改正を提案する；

- .2 MEPC80/5/4（リベリア他）、燃料として使用されるガス、低引火点燃料、エタン、プロパンやブタンなどの液化石油ガス、メチル／エチルアルコール、水素、アンモニアは、これらの燃料の硫黄含有量が供給者によって文書化されている場合に限り、サンプリングが免除されることを明確にするため、MARPOL附属書VIの規則18.4の改正を提案する。

5.37 この問題に関する作業グループの議論について言及し、委員会は、附属書9に記載するMARPOL附属書VIの規則2、14、18及び附属書Iの改正案を承認し、MEPC81での採択を視野に入れ、MARPOL第16条(2)(a)に従ってこれを回付するよう事務総長に要請した。さらに、委員会は、MARPOL附属書VIの規則2.1.14に対応する改正が発効した場合、事務局に対し、規則2.1.14の統一解釈を更新する権限を与えた。

#### **排ガス浄化システムに関する2021年ガイドラインの改正**

5.38 委員会は、作業グループが文書MEPC80/16/1（IACS）を検討し、統一かつ普遍的な実施を促進する観点から、MARPOLの下での電子記録簿の使用に関するガイドライン（決議MEPC.312(74)）に言及する脚注を挿入することで、排ガス浄化システムに関する2021年ガイドライン（決議MEPC.340(77)）のEGCS電子記録簿（ERB）に関連する小修正を提案したことに言及した。

5.39 この提案に対する作業グループの支持に言及し、委員会は事務局に対し、関連出版物において2021年EGCSガイドラインを適宜更新するか、正誤表を発行するよう要請した。

## **6 船舶のエネルギー効率**

### **大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループの早期公開**

6.1 時間の都合上、委員会は、本議題項目で提出された全ての文書、ならびに前回の会議及びISWG-GHG14から延期された関連文書を、議題項目5で設置された大気汚染及びエネルギー効率に関する作業グループに付託し、文書MEPC80/WP.2に規定されたそれぞれの職務権限に従い、詳細な検討を行うことで合意したが、次の事項は例外となった：

- .1 短期対策の実施と、短期対策の見直しに関する提案；
- .2 GISISのIMODCSモジュールのデータ報告に関する技術的問題；
- .3 IMOデータ収集システム（DCS）における船舶燃料油消費量報告の改訂；
- .4 EEDIに関する事項。

### **短期対策の実施と短期対策の見直しの提案**

6.2 委員会は、MEPC79がCIIフレームワークの実施とレビューに関する7つの文書、すなわち文書MEPC79/7/1とMEPC79/7/2（INTERTANKO）、MEPC79/7/13（バハマ他）、MEPC79/7/15（バハマとICS）、MEPC79/7/21（CLIA）、MEPC79/7/27（ICSとINTERCARGO）MEPC79/INF.19（INTERCARGO）を大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループの審議のために、この会期において再検討することを再確認した。



6.3 委員会は、この会期に提出された以下の文書を審議した：

- .1 MEPC80/6（インド）、2021年ガイドラインの統一かつ効果的な実施を提供するため、パワーリザーブの使用を機関に報告するための証拠、期間及び期限に関する書式及び明確化を含む、EEXI要件に準拠するためのシャフト/エンジン出力制限システム及びパワーリザーブの使用に関する2021年ガイドラインの改正を提案；
- .2 MEPC80/6/3（リベリア）、積み替えや積み替えを行う自己荷役ばら積み船の運航上の重大な制約を概説し、そのような運航が標準的なばら積み船の運航と比較して炭素排出量を削減することを強調し、自己荷役ばら積み船の達成CIIと定格を計算する際に、そのような自己荷役ばら積み船のタイプで発生する、非常に変動的だが重大なエネルギー需要を考慮することを提案；
- .3 MEPC80/6/5（インド）、CII計算の補正係数と航海調整に関する2022年暫定ガイドライン（CIIガイドライン、G5）に規定される補正係数の適用に関する特定のケースの明確化を求め、貨物の運航活動により船舶の炭素原単位指標（CII）が悪影響を受けるのを避けるため、補正係数を含めることでCIIガイドラインを改定することを提案；
- .4 MEPC80/6/6（インド）、MARPOL附属書VI規則19.3の改正を提案し、MARPOL附属書VI規則26.3に基づくSEEMPの要件が、極域コードで定義されるカテゴリ-A船舶には適用されないことを明確化；
- .5 MEPC80/6/8（IACS）、2021年改正MARPOL附属書VIの発効を考慮し、MARPOL附属書VIの規則26.2への言及を更新するため、SEEMP part IIの遵守確認のためのサンプル様式に関するMEPC.1/Circ.876の修正を提案し、また、決議MEPC.346(78)で採択された船舶エネルギー効率管理計画（SEEMP）策定のための2022年ガイドラインへの言及の変更を提案する代わりに、決議MEPC.282(70)で採択された船舶エネルギー効率管理計画策定のための2016年ガイドラインへの言及の変更を提案；
- .6 MEPC80/INF.20（IACS）、「SEEMP/CII実施ガイドライン」に関するIACS勧告No.175の発行に関する情報を包含；
- .7 MEPC80/INF.28（大韓民国）、現行のIMOCIIガイドラインに従い、輸送作業の代用品としてDWTに基づいて計算されたCIIの達成値と、EU-MRVデータセットを用いて実際の輸送貨物に基づいて計算された値を比較した分析結果を提示し、IMOCII基準をより正確、直感的かつ一貫性を持って適用するためには、今後のデータ収集は実際の輸送貨物に基づく必要があるとの結論を強調。

6.4 委員会は、MEPC79が事務局に対し、短期措置のレビューを効果的かつ効率的な方法で実施する方法に関する提案書をこの会期に提出し、委員会で検討するよう要請したことを再確認した。この点に関し、委員会は、事務局が文書MEPC80/6/7（事務局）を提出し、短期措置のレビューの実施方法に関する事務局の検討と提案を提供し、レビュー段階の定義、レビューの範囲、レビューに必要なデータの性質、出所、粒度、加盟国、オブザーバー組織、事務局、その他の利害関係者のそれぞれの役割など、効果的かつ効率的な方法でレビューを実施するために明確にすべきいくつかの重要な点を強調したことに言及した。

6.5 その後の議論では、発言した全ての代表団が、特に提案された作業アレンジに関し、短期措置のレビューを構造的に実施するため、文書MEPC80/6/7に記載された提案を用い

ることへの支持を表明し、CII及びEEXIフレームワークの改訂に関し、委員会が特に検討すべき手続き上及び分析上のニーズについて、データ収集段階でできるだけ早く、さらなるガイダンスの必要性を強調した。

6.6 数カ国の参加者は、文書MEPC80/6/7をベースとするレビュー計画の最終決定を支持し、GHGに関する機関及び各加盟国の作業量が増加していることを強調し、異なる並行作業の流れを多く設けることを避け、全員の参加を確保することの重要性を強調した。

6.7 いくつかの代表団は、レビューを2つのフェーズに分け、まずCIIのフレームワークを改善し、関連する補正係数と航海調整を取り入れることを優先し、並行してCIIの評価指標を改善することを提案した。この点に関し、複数の代表団が、前回の会議で延期され、今回の会議にも提出された補正係数と航海調整の提案はまだ有効であり、詳細に検討する必要があると強調した。

6.8 あるオブザーバーは、レビュー期間が終了するまでは、CIIの格付けのフレームワークはソフト・エンフォースメント・アプローチに付随する暫定的なシステムとして理解されるべきであり、船舶のコントロールが及ばない要因に対して罰則を科すために使用すべきではないという明確な声明を、全ての利害関係者に対して早急に作成すべきだと提案した。

6.9 数カ国の代表団は、炭素原単位コードの策定や、DCSの追加データを用いたCII指標の改善など、レビュー・プロセスに含めるべきと考える具体的な要素を強調した。

6.10 検討の結果、委員会は、大気汚染・エネルギー効率作業グループに対し、短期措置のレビューが効果的かつ効率的な方法で実施される方法を検討し、文書MEPC80/6/7（事務局）を基礎として、文書MEPC80/6/3（リベリア）、MEPC80/6/5（インド）、MEPC80/6/6（インド）、MEPC80/6/8（IACS）、MEPC80/INF.20（IACS）、MEPC80/INF.28（大韓民国）、MEPC80/INF.34（CLIA）、MEPC79/7/1（INTERTANKO）、MEPC79/7/2（INTERTANKO）、MEPC79/7/13（バハマ他）、MEPC79/7/15（バハマ及びICS）、MEPC79/7/21（CLIA）、MEPC79/7/27（ICS及びINTERCARGO）、MEPC79/INF.19（INTERCARGO）、ならびに総会でのコメントも考慮に入れながら、適宜レビュー計画を策定するよう指示することで合意した。

### IMODCSGISISモジュールへのデータ報告に関する技術的課題

6.11 委員会は、GISISのIMODCSモジュールにデータを提出する際の技術的改善を提案する文書MEPC80/6/4（中国）のコメント及び提案、ならびに中国が経験した問題に基づく、*IMO船舶燃料油消費量データベースの開発及び管理に関する2022年ガイドラインの変更案*について言及した。

6.12 中国が経験した技術的問題に対応し、委員会は、IMODCSモジュールの既存の報告機能、ならびに、IMODCSGISISモジュールの進行中の更新とテスト、特に短期GHG削減措置の採択に伴うEEXIとCIIの報告要件に対応するための概要を提供する事務局の介入について言及した。さらに事務局は、現在のIMODCSGISISモジュールを維持し、将来のGHG規制に対応するIMODCSモジュールを準備するため、国連国際計算センター（UNICC）と開始した長期的な作業に関する最新情報を提供した。

6.13 検討の結果、委員会は、文書MEPC80/6/4の技術的なコメント及び提案、ならびにIMODCSGISISモジュールの維持及びアップグレードにおける進行中の作業に関する事務局による最新情報について言及し、事務局に対し、文書MEPC80/6/4及び委員会のコメントを考慮し、DCSモジュールの更新及び試験に関する作業を継続すること、IMODCSGISISの機能ならびにIMODCSの新機能の試験に関し、関心のある加盟国及び国際機関と直接連絡を取り、適切な場合には関連する最新情報を委員会に提供するように要請した。

### IMOデータ収集システム（DCS）における船舶燃料油消費量報告の改訂

6.14 IMO船舶燃料油消費量データ収集システム（DCS）の改訂に関する提案の更なる審議に関して、ISWG-GHG14（MEPC80/WP.6、パラグラフ134.3）の結果の審議に続き、委員会は次を行った：

- .1 IMODCSに報告されるデータに輸送作業に関するデータを含めること、及び粒度を高めることについて、グループ内で幅広い支持があったことについて言及した；
- .2 提案された改正案の未成熟さや時期、CIIのメカニズムを過度に複雑にする傾向、データへのアクセスや透明性など、さまざまな問題について懸念が表明され、同グループはこれらの問題について結論を出す立場にないことについて言及した。
- .3 文書 ISWG-GHG14/4、ISWG-GHG14/4/1、ISWG-GHG14/4/2、及びMEPC80/WP6、附属書3に記載された改定案の照合における提案の更なる審議を、大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループが行うべきであるとの同グループの勧告を承認した。

6.15 IMODCSの改訂に関し、委員会は以下の文書も審議した：

- .1 MEPC80/6/9（オーストリア他）、データの匿名化とアクセス可能性に関するMARPOL附属書VIの改正案を提案；
- .2 MEPC80/6/11（BIMCO）、CII規則及び関連ガイドラインの効果的かつ効率的な見直しを支援するため、優先事項として、報告要件「IMO船舶燃料油消費量データベースに提出すべき情報」をMARPOL附属書VIの附録IXから新ガイドラインに修正せずに移行することを提案；

- .3 MEPC80/6/12（ブラジル）、文書MEPC80/WP.6及びISWG-GHG14/4にコメントし、IMOデータ収集システム（DCS）への報告のため、船舶の積荷及びその重量に関する必須情報の採択に関し、文書MEPC.69/INF.28（ブラジル）に含まれる研究が遭遇した多くの困難を再度指摘；
- .4 MEPC80/6/13（WSC）、IMOデータ収集システム（DCS）を改正する提案にコメントし、コンテナ船が輸送する貨物を定量化する唯一の指標としてTEUマイルを使用することを支持するための更なる情報を提供。

6.16 続く議論では、数か国の代表が、この会期でのMARPOL附属書VI改正案の承認を視野に入れ、ISWG-GHG14が推奨した通り、大気汚染及びエネルギー効率に関する作業グループで輸送作業に関するデータ及び詳細度の高いデータを含めることをさらに検討することを支持した。これらの代表団のいくつかは、DCSはGHG対策の要であり、委員会の意思決定にとって極めて重要な要素であること、また、委員会がデータの不足により決定能力が制限されるような状況は避けるべきだと強調した。

6.17 IMODCSデータへのアクセシビリティを高めるかどうかを検討する際、いくつかの代表団は、データの質、透明性、包括性を高めるため、データへの全面的な一般アクセスを支持した。他のいくつかの代表団は、文書MEPC80/6/9に規定されたIMODCSデータへの差別化されたアクセス案にメリットを見だし、データへのアクセス性の向上とデータの機密性保持の適切なバランスを提供するとの見解を表明した。

6.18 他のいくつかの代表団は、現行のデータ・アクセシビリティ規定を変更しないことを希望した。なぜなら、データの透明性を高めることは、行政の作業負担を増加させ、データ・セキュリティのリスクを発生させ、データを分析する国間の格差を拡大させるリスクがあるからである。これらの代表団は、事務局のみがDCSの全データセットにアクセスし、分析できるという現在の慣行はうまく機能しており、事務局の公平な分析から、エネルギー効率対策の開発を支援する上で委員会は恩恵を受けているとの見解を表明した。

6.19 MARPOL附属書VIの附録IXの内容を一連の新しいガイドラインに移すという文書MEPC80/6/11の提案の検討において、複数の代表団は、これらの要素が法的拘束力を持ち続け、一貫した方法で施行されることを確実にするため、MARPOL附属書VIにDCS報告パラメータを残すことを希望する旨を表明した。ある代表団は、DCSの報告パラメータが頻繁に変更されることで、データ収集が混乱するとの懸念を表明した。ある代表団は、柔軟で効果的かつ効率的なレビュープロセスが可能になると述べ、原則的にこの提案を支持した。

6.20 この問題の審議後、委員会は大気汚染とエネルギー効率に関するワーキンググループに以下を指示した：

- .1 この会期でのMARPOL附属書VIの改正案の最終決定とMEPC80/6/12（ブラジル）、MEPC80/6/13（WSC）、ISWG-GHG14/4（オーストリア他）、ISWG-GHG14/4/1（インド）、ISWG-GHG14/4/2（WSC）も考慮に入れ、文書MEPC80/WP.6の附属書3を基礎として、IMO船舶燃料油消費量データ収集システム（DCS）の改訂に関するMARPOL附属書VIの改正案を審議すること；
- .2 文書MEPC80/6/9（オーストリア他）をさらに検討し、総会で出されたコメントと懸念を考慮に入れ、委員会に適宜助言すること。

## EEDIに関する事項

6.21 委員会は、EEDIデータベースの情報のデータとグラフ表示の第13回サマリーを提供する文書MEPC80/INF.3（事務局）と、エネルギー効率設計指数（EEDI）の計算と検証のための2022年業界ガイドラインのコピーと、EEDIの検証を実施する際の検証者の役割を含む文書MEPC80/INF.5（IACS）について言及した。

## 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループの追加規約

6.22 委員会は、議題5の下に制定された「大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループ」に関する以下の追加規約に合意した：

- .1 エネルギー効率設計指標（EEDI）の調査と認証に関する2022年ガイドライン（決議MEPC.365(79)）と、文書MEPC80/6/1（IACS）に記載された改正案を明確にする必要性を検討し、委員会に適宜助言する；
- .2 MEPC80/6（インド）、MEPC80/6/2（米国）、MEPC80/6/10（ドイツ）の文書に記載されているように、可動軸/エンジン出力制限（ShaPoLi/EPL）の使用に関する提案を検討し、委員会に助言する；
- .3 この会期でのMARPOL附属書VI改正案の最終決定の視野と、文書MEPC80/6/12（ブラジル）、MEPC80/6/13（WSC）、ISWG-GHG14/4（オーストリア他）、ISWG-GHG14/4/1（インド）、ISWG-GHG14/4/2（WSC）も考慮に入れ、文書MEPC80/WP.6の附属書3を基礎として、IMO船舶燃料油消費量データ収集システム（DCS）の改訂に関するMARPOL附属書VIの改正案を審議する；
- .4 文書MEPC80/6/9（オーストリア他）をさらに検討し、総会で出されたコメントと懸念を考慮に入れ、委員会に適宜助言する；
- .5 文書MEPC80/6/7（事務局）を基礎とし、文書MEPC80/6/3（リベリア）、MEPC80/6/5（インド）、MEPC80/6/6（インド）、MEPC80/6/8（IACS）、MEPC80/INF.20（IACS）、MEPC80/INF.28（韓国）、MEPC80/INF.34（CLIA）、MEPC79/7/1（INTERTANKO）、MEPC79/7/2（INTERTANKO）、MEPC79/7/13（バハマ他）、MEPC79/7/15（バハマ及びICS）、MEPC79/7/21（CLIA）、MEPC79/7/27（ICS及びINTERCARGO）、MEPC79/INF.19（INTERCARGO）、ならびに総会でのコメントを考慮に入れ、短期措置のレビューを効果的かつ効率的な方法で実施する方法を検討し、適宜、レビュー計画を策定する。

## 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループ報告書

6.23 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループ報告書（MEPC80/WP.11）の関連部分を審議した結果、委員会は以下の通り行動した。

### エネルギー効率設計指標 (EEDI) の調査と認証に関する2022年ガイドラインの改正

6.24 委員会は、作業グループが文書MEPC80/6/1 (IACS) を審議し、新造船のエネルギー効率設計指標 (EEDI) 達成の計算方法に関する2022年ガイドラインの (決議MEPC.364(79)) の $F_{DFgas}$ に関するパラグラフ2.2.1で使用される用語「ガス燃料タンクの充填率」の定義の明確化を求めたことについて言及した。また、エネルギー効率設計指標 (EEDI) の調査・認証に関する2022年ガイドライン (決議MEPC.365(79)) のパラグラフ4.2.3.2の表の脚注の修正を提案することについて言及した。

6.25 委員会は、この問題に関する作業グループの議論について言及し、附属書11に記載するとおり、エネルギー効率設計指数 (EEDI) の調査・認証に関する2022年ガイドライン (決議MEPC.365(79)) の改定に関する決議MEPC.374(80)を採択した。

### EEXI及びEEDIフレームワークにおける、オーバーライド可能な軸/エンジン出力制限 (ShaPoLi/EPL) システムの使用に関する提案

6.26 委員会は、作業グループが、EEXI及びEEDIフレームワークにおけるオーバーライド可能な軸/エンジン出力制限 (ShaPoLi/EPL) システムの使用に関する提案を含む文書を検討したことについて言及した：

- .1 MEPC80/6 (インド)、2021年ShaPoLi/EPLガイドラインの統一かつ効果的な実施を提供するため、パワーリザーブの使用を機関に報告するための証拠、期間及び期限に関する書式及び明確化を含むEEXI要件及びパワーリザーブの使用に準拠するためのシャフト/エンジン出力制限システムに関する2021年ガイドラインの改正を提案；
- .2 MEPC80/6/2 (米国)、船舶のエネルギー効率を改善するための戦略として、書き換え可能な軸/エンジン出力制限の使用を検討し、この概念を取り入れるためのEEDI計算手法の修正を提案し、EEXI計算ガイドラインで使用するために最近採択された手法と一致していることを強調；
- .3 MEPC80/6/10 (ドイツ)、大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループがMEPC79で特定した分野に重点を置き、軸出力制限 (ShaPoLi) コンセプトのさらなる発展について議論し、EEXI認証に関連するShaPoLiシステムの最初の経験に焦点を当て強調。

6.27 委員会は、EEXIフレームワークにおけるShaPoLi/EPLシステムの予備出力の使用に関する機関への報告についての提案に関する作業グループの議論に言及し、附属書12に記載のとおり、EEXI要件及び予備出力の使用に準拠するための軸/エンジン出力制限システムに関する2021年ガイドラインの改正 (決議MEPC.335(76)) についての決議MEPC.375(80)を採択した。

6.28 委員会は、EEDI計算におけるオーバーライド可能なShaPoLi/EPLシステムの使用に関する提案についての作業グループの議論にも言及し、関心のある加盟国及び国際機関に対し、適切なMCR値の割り当て方法などについて会期中に非公式に作業するよう求め、この問題に対応する提案及びNO<sub>x</sub>技術コードの潜在的な改定案を将来の会議に提出することを審議した。

### *IMO船舶燃料油消費量データ収集システム（DCS）に輸送作業に関するデータ及び強化された粒度に関するデータを含めるためのMARPOL附属書VIの改正*

6.29 輸送作業に関するデータを含めるためのMARPOL附属書VI改定案、及びIMO船舶燃料油消費データ収集システム（DCS）の粒度レベル向上に関する作業グループの議論に言及し、委員会は、附属書9に記載するMARPOL附属書VIの附属書IX改正案を承認し、MEPC81での採択を視野に入れ、MARPOL第16条(2)(a)に従ってこれを回付するよう事務総長に要請した。

### *IMODCSデータへのアクセシビリティ*

6.30 委員会は、IMODCSデータへのアクセシビリティに関する作業グループの議論に言及した：

- .1 文書MEPC80/6/9に記載された修正案に関し、IMODCSデータへのアクセシビリティを向上させることについて、作業グループ内で幅広い支持があったことに言及した；
- .2 附属書9に記載するMARPOL附属書VIの規則27の改正案を承認し、MEPC81での採択を目的として、MARPOL条約の第16条(2)(a)に基づき、これを回付するよう事務総長に要請した。
- .3 関心のある招待加盟国及び国際機関に対し、会議期間中に非公式に協力し、IMODCSデータのアクセシビリティに関するこの会期でのコメントや懸念に対処する方法について、将来の会期に提案を提出するよう求めた。

### *短期GHG削減対策の見直し*

6.31 委員会は、短期GHG削減対策のレビュー計画案の作成に関する作業グループの議論について言及し、附属書13に記載されるとおり、これを承認した。この文脈において、委員会は、文書MEPC80/6/3（リベリア）、MEPC80/6/5（インド）、MEPC80/6/6（インド）、MEPC80/6/8（IACS）、MEPC80/INF.20（IACS）、MEPC80/INF.28（韓国）、MEPC80/INF.34（CLIA）、MEPC79/7/1（INTERTANKO）、MEPC79/7/2（INTERTANKO）、MEPC79/7/13（バハマ他）、MEPC79/7/15（バハマとICS）、MEPC79/7/21（CLIA）、MEPC79/7/27（ICSおよびINTERCARGO）及びMEPC79/INF.19（INTERCARGO）に含まれる提案が、承認されたレビュー計画に従って審議されることを言及した。

## **7 船舶からのGHG排出量削減**

### **はじめに**

7.1 委員会は、本議題に基づく事項を以下の順序で審議することに同意した：

- .1 UNFCCCに関する事項及びGHGTC-信託基金に関する最新情報；
- .2 ISWG-GHG14及びISWG-GHG15のアウトプット、これには、IMOGHG戦略の改訂の検討、中期対策のバスケットの作成、ライフサイクル分析（LCA）ガイドラインの作成が含まれる；

- .3 船上でのCO<sub>2</sub>回収に関する提案
- .4 残りの情報文書及び、船舶からの温室効果ガス排出量削減に関する作業グループの編成。

### UNFCCCについて

7.2 委員会は、附属書30に記載された、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）事務局長のSimonStiell氏のステートメントに言及し、UNFCCCの下で行われた最近の作業の概要と、IMOのGHG議論との関連性を示した。

7.3 また委員会は、2022年11月にエジプトのシャルム・エル・シェイクで開催された国連気候変動会議（COP27）への事務局の参加に関する詳細情報を記載した文書MEPC80/INF.6（事務局）、及び事務局とUNFCCC事務局との協力関係、UNFCCCの関連組織及び会議への事務局の参加、ならびにUNFCCC事務局から国連専門機関への第1回グローバル・ストックテイク（GST）への文書によるインプット提供の招待に関する追加情報を口頭で提供した。

7.4 審議の結果、委員会は、事務局に対し、UNFCCC事務局との定評ある協力関係を継続し、関連するUNFCCC会議への出席を継続するよう要請し、GHG削減に関する機構の作業アウトプット、特に2023年IMO GHG戦略を、適切なUNFCCC機関及び会議、ならびに第1回グローバル・ストックテイクに適切な形で提供し続けるよう要請した。

### **IMO GHGTC-信託基金、代表の参加を支援する自主的な複数寄贈者信託基金、GHGプロジェクト、船舶からのGHG排出量削減におけるIMOの活動を支援するその他の寄贈者の拠出に関する最新情報**

7.5 委員会は、IMO GHGTC-信託基金が最近、中期的GHG削減措置の候補提案の技術的・経済的要素及びその可能な組み合わせに関するUNCTADによる予備的専門家レビュー（MEPC80/INF.39/Add.1）に資金供与し、最近発行された低炭素・ゼロカーボン船舶技術及び海上燃料の準備と利用可能性に関する研究（MEPC80/INF.10）に共同資金供与し、太平洋地域の海上輸送コストデータの利用可能性向上に関する進行中の研究に資金供与したことに言及した。

7.6 委員会はまた、開発途上国、特にSIDSとLDCの代表がMEPCとISWG-GHG会議に出席しやすくするため、理事会が自主的な複数寄贈者信託基金を設立したことに言及した。さらに委員会は、基金を用いてバングラデシュ、ベリーズ、クック諸島、フィジー、キリバス、マダガスカル、モンゴル、ナウル、セイシェル、ソロモン諸島、ツバル、バヌアツから合計12名の代表がISWG-GHG15及びMEPC80に出席したことに言及した。

7.7 委員会は、GreenVoyage2050プロジェクトのフェーズIで開始された作業を継続するため、ノルウェー政府が2024年から2030年の間、フェーズIIに毎年拠出することを約束したことに感謝の意を表した。委員会はまた、特にカリブ海SIDSのIMO国家行動計画（NAP）策定を支援するためのGreenVoyage2050プロジェクトのフェーズIIに対するフィンランドの拠出（15万ユーロ）に言及した。

7.8 委員会は、マレーシア（25,000ドル）、英国（150,000ポンド）、ICS（100,000ドル）がGHGTC信託基金に、マレーシア（25,000ドル）、英国（150,000ポンド）が代表団参加支援のために自主的な複数寄贈者信託基金に、それぞれ拠出を約束したことに感謝の意を表した。これに関連し、委員会は、自主的な複数寄贈者信託基金を、途上国、特にSIDSとLDCのメンバーによる中期措置候補の包括的影響評価の運営委員会への参加もカバーするよう拡張すべきだとのクック諸島の代表団の要請に言及し、事務局に対し、運営委員会の会議のスケジュールと様式を考慮に入れ、この要請を審議するよう指示した。



7.9 さらに委員会は、ケニア代表の介入に言及し、IMOの能力構築プロジェクトや、IMOの海上技術協力センター（MTCC）の世界的ネットワークやGreenVoyage2050プロジェクトなどを通じ、IMOのGHG戦略及びエネルギー効率規制の実施を途上国に支援するその他のイニシアティブによる支援の拡大に感謝の意を表明した。

7.10 委員会は、IMOGHGTC-信託基金、船舶からのGHG排出量削減におけるIMOの活動を支援する代議員、GHGプロジェクトの参加を支援する自主的な複数寄贈者信託基金、その他の寄贈者からの拠出金に対するすべての拠出者に感謝の意を表明し、加盟国政府及び国際機関に対し、これらの基金に対する財政的な寄付を審議し、2023年IMOGHG戦略の世界的な実施を支援するために機構の取り組みを更に支援するよう奨励した。

### **ISWG-GHG14とISWG-GHG15のアウトプット**

7.11 委員会は、船舶からの温室効果ガス排出削減に関する会期中作業グループ（ISWG-GHG14）の第14回会議が2023年3月20日から24日まで、ISWG-GHG15の第15回会議が2023年6月26日から30日まで開催され、それぞれの報告書が文書MEPC80/WP.6及びMEPC80/WP.7として提出されたことに言及した。

7.12 委員会は、作業グループ議長のSveinungOftedal氏（ノルウェー）が口頭で提供した追加情報に言及し、この2回の会期中の会議での全代表団の懸命かつ建設的な作業に感謝の意を表し、また、密集した複雑な議題を通して作業グループを極めて効率的に主導した議長にも感謝の意を表した。

7.13 委員会はまた、ISWG-GHG会議に提供された全ての支援、及び2023年5月25日と26日に開催された中期温室効果ガス削減措置候補の比較分析に関する有用なアドホック専門家ワークショップ（GHG-EW3）の開催について、事務局に感謝の意を表した（MEPC80/INF.39）。

7.14 委員会はさらに、文書MEPC80/WP.6及びMEPC80/WP.7の作成に尽力した事務局、特に週末に文書MEPC80/WP.7を翻訳した会議部に感謝の意を表した。

### **ISWG-GHG14のアウトプット**

7.15 委員会は、文書MEPC80/WP.6で報告されたISWG-GHG14の結果と要請された措置について言及し、報告書全般を承認した。また、IMOGHG戦略の改訂と中期的GHG削減措置のバスケットの更なる開発に関して委員会に要請された措置が、ISWG-GHG15の議論に取って代わられたことにも言及しつつ、委員会は以下のとおり措置を講じた。

*改定戦略案の最終決定*

7.16 委員会は、初期戦略の改訂に関するグループの進捗状況に言及し、ISWG-GHG14が、ISWG-GHG15における改定戦略案の更なる審議と最終化の基礎として、文書MEPC80/WP.6の附属書1に記載された文章の使用に合意したことに言及した。

*作業計画のフェーズIIに関連する、さらに発展させるための評価と対策の選択をさらに検討する。*

7.17 委員会は、グループが中長期的な措置の策定に関する作業計画のフェーズIIに関連する、対策の評価および選択の検討を進める際に達成した進捗について言及した：

- .1 ISWG-GHG14が同会議及び前回の会議に提出された全ての関連提案を歓迎し、MEPC80による作業計画フェーズIIでの審議を終了するため、これらの提案及び前回の会議に提出されたその他の関連文書の検討を継続することに合意した；
- .2 文書ISWG-GHG14/3/2に記載される候補措置案の様々な技術的、経済的要素の予備的比較分析を開始すると提案に関し、作業計画のフェーズIIでのグループの審議をさらに支援するため、事務局に対し、文書MEPC80/WP.6の附属書2に記載される委託条件で、ISWG-GHG15に先立ち、専用の専門家ワークショップ（GHG-EW3）を開催するよう要請し、この点に関し、UNCTAD及び他の関連機構と適切な連携を図るよう事務局に要請した；
- .3 文書ISWG-GHG14/2/6に記載された、歳入の支出に関連する様々な問題に関する提案に関し、この問題についての審議は、措置バスケットの更なる進展の一部となり得ると指摘し、作業計画のフェーズIIIの下で、適宜、更なる詳細な議論を行うべきであることについて言及した。

*IMO船舶燃料油消費量データ収集システムの改訂に関する提案の更なる検討*

7.18 IMO船舶燃料油消費量データ収集システム（DCS）の改訂に関する提案の更なる検討に関し、委員会は、次の点について言及した：

- .1 グループ内では、IMO船舶燃料油消費量データ収集システム（DCS）に輸送作業に関するデータを含めること、及び報告データの粒度を向上させることに幅広い支持があった。
- .2 提案された改正案の未熟さや時期、CIIのメカニズムを過度に複雑にする傾向、データへのアクセスや透明性、同グループはこれらの問題について結論を出す立場になかったなど、さまざまな問題について懸念が表明された。

7.19 ISWG-GHG14の勧告に関し、文書ISWG-GHG14/4、ISWG-GHG14/4/1、ISWG-GHG14/4/2に提案された改正案、ならびに文書MEPC80/WP.6の附属書3に記載された改正案の照合について、さらなる審議を行うべきであるとするISWG-GHG14の勧告は、ISWG-GHG14で出されたコメントを考慮に入れ、最終化を視野に入れ、大気汚染及びエネルギー効率に関する作業グループが行うべきであり、委員会は、この問題が議題6で審議されたことを再確認した（パラグラフ6.14から6.20及び6.29から6.30参照）。

## ISWG-GHG15のアウトプット

### 総評

7.20 ISWG-GHG15の結果に関し、委員会は、数名の閣僚、大使、高等弁務官、その他の代表団及びオブザーバーによる一般声明及び発言に言及し、会期中作業グループでの建設的な議論に感謝の意を表し、機構がこの会期において野心的な2023年IMOGHG戦略を採択し、技術的及び経済的要素からなる中期的措置候補バスケットの策定に向けた審議を進めることを促し、途上国、特にSIDSとLDCの特別なニーズに注意を払いつつ、世界の海運部門のエネルギー転換とそれに伴うGHG削減のコミットメントを2015年のパリ協定と2021年のグラスゴー気候協定に規定された目的と目標に合致させるために、気候問題への対応でリーダーシップを発揮するよう促した。

7.21 要請通り、オーストラリア、アルゼンチン、ベルギー、ブラジル、カナダ、チリ、中国、コロンビア、クック諸島、エルサルバドル、エストニア、フィジー、ドイツ、インド、イタリア、ニカラグア、パキスタン、パナマ、フィリピン、大韓民国、サウジアラビア、スロベニア、スペイン、ウクライナ、英国、米国、ベネズエラ・ボリバル共和国の閣僚、大使、高等弁務官、その他数名の代表団代表による声明、及びCSC、FOEI、ITFのオブザーバーによる声明は附属書30に記載されている。

7.22 委員会は、ISWG-GHG15の報告書（MEPC80/WP.7）について審議した結果、これを大筋で承認し、以下の段落に記載する措置をとった。

*船舶からの温室効果ガス排出量削減に関するIMO戦略の修正案の更なる審議と最終決定。*

7.23 委員会は、ISWG-GHG15が戦略の改訂を検討するにあたり、MEPC80に提出された以下の文書を審議したことについて言及した：

- .1 MEPC80/7/5（OECD）、海運と造船の脱炭素化に関するOECD理事会造船作業グループが行った作業の概要を提供し、船主と造船会社が必要な投資を行い、代替燃料船、省エネ・代替燃料技術、燃料転換改修の生産コストを下げ、供給能力を適応させるためには、安定した信頼できる政策環境が重要であることを強調；
- .2 MEPC80/7/8（IPIECA）、いくつかの要素や用語を明確にし、中期的措置の策定に関する作業計画のフェーズIIIで予想される今後の展開を支援するため、初期戦略の修正案の改正を提案。提案されている「ビジョン」と「野心度」は、「炭素」またはすべてのGHGの代理ではなく、一貫して「GHG」に言及するよう求め、さらに、生産井から航跡までの排出量、排出削減目標、短期・中期・長期の措置候補などの問題に関して調整を提案；

- .3 MEPC80/7/11 (CSC他)、IPCCAR6統合報告書に注目：2023年3月20日に発表された「気候変動2023」、そして、IMO温室効果ガス初期戦略の野心レベルを、暖房を1.5°C未満に抑えるというパリ協定の目標に明確に一致させること、ブラックカーボンの排出量をさらに大幅に削減すること、より厳しいCII目標を求めること、脆弱な先住民に配慮すること、国連機関間の協力を強化することを提案；
- .4 MEPC80/7/13 (ブラジル)、「低炭素・ゼロ炭素船舶技術及び海洋燃料の準備と利用可能性に関する研究」を提供する文書MEPC80/INF.10 (事務局)に対するコメントを提出；海運排出量削減の可能性が高い燃料の無視を避けるため、低GHGまたはゼロGHG排出燃料候補の効果的な緩和評価におけるWtW (Well-to-Wake：生産井から航跡まで) アプローチと、候補燃料を評価・選択するツールとしてのLCAガイドラインの利用を提案；
- .5 MEPC80/INF.10 (事務局)、IMO初期GHG戦略の改訂手順を支援する目的で、MEPC77の要請に応じ、IMO未来燃料・技術プロジェクト (FFTプロジェクト) のためにRicardoとDNVが実施した「低炭素・ゼロ炭素船舶技術と船舶燃料の準備と利用可能性に関する研究」最終報告書 (案) の概要報告を附属書に記載。

7.24 委員会は、文書MEPC80/WP.7の附属書1に記載のとおり、船舶からの温室効果ガス排出削減に関する2023年IMO戦略の草案の最終化でグループがさらに進展したこと、時間の制約のため、必要なMEPC決議案をさらに検討することができなかったことに言及した。

7.25 審議の結果、委員会は、船舶からのGHG排出量削減に関する作業グループに対し、文書MEPC80/WP.7の附属書1に記載される2023年GHG戦略草案及び文書MEPC79/WP.10の附属書1に記載のカバー決議草案に含まれる、特に角括弧内の文章を審議し、この会期で最終決定するよう指示した。

*中長期的な対策を策定するための作業計画のフェーズIIに関連して、さらに発展させるべき対策の評価と選択のさらなる審議と最終決定*

7.26 委員会は、ISWG-GHG15が、フェーズIIの関連でさらに発展させる措置の評価と選択の審議において、MEPC80に提出された以下の文書を検討したことについて言及した：

- .1 MEPC80/7/14 (インド)、ISWG-GHG14の報告書 (MEPC80/WP.6) 及び文書MEPC80/INF.10にコメントし、現在の市場シナリオにおける従来型燃料と代替燃料の価格差を強調し、手ごろな価格の将来の燃料、費用効果の高い将来の燃料エンジン、そのような船舶を運航する訓練された人材の利用可能性が、発生する炭素収益の戦略的配分を通じて確保されない限り、いかなる経済的措置単独でも、措置のバスケットの一部でも、貿易に深刻な影響を与えずにパリ協定の目標を達成できない可能性があることを示唆した；

- .2 MEPC80/INF.12 (OECD)、「船舶と航空機の脱炭素化に向けたE燃料の可能性」と題するOECDの国際運輸フォーラムの報告書が最近まとまったことを委員会に通知した。この報告書では、海運と航空部門における新しい燃料の生産と使用に関する最新の理解をレビューし、その採用を加速するために必要な政策要件を強調している；
- .3 MEPC80/INF.39 (事務局)、ISWG-GHG14の要請により2023年5月25日と26日に事務局が開催した、中期温室効果ガス削減措置候補の比較分析に関するアドホック専門家ワークショップ (GHG-EW3) の報告書を提供する；
- .4 MEPC80/INF.39/Add.1 (事務局)、中期的温室効果ガス削減措置の候補提案の技術的・経済的要素及びその可能な組み合わせに関するUNCTADの予備的専門家レビューの報告書を提供する。

7.27 委員会は、中長期的な対策を策定するための作業計画のフェーズIIにおいて、評価を確定し、さらに発展させる対策を選択することを考慮し、同グループのさらなる審議について言及した。

*LCAガイドラインの最終決定に向けた、海洋燃料のライフサイクルGHG分析に関する対応グループの最終報告書についての審議*

7.28 委員会は、ISWG-GHG15が海洋燃料のGHG強度に関するガイドライン案の審議において、文書MEPC80/7/4 (中国他)に記載される海洋燃料のライフサイクルGHG解析に関する対応グループの最終報告書と、文書MEPC80/INF.23、MEPC80/INF.24、MEPC80/INF.25 (中国他)に記載される対応グループに提供されたコメントの要約を、対応グループの報告書にコメントする以下の文書と併せて審議したことに言及した：

- .1 MEPC80/7/1 (ブラジル)、科学的な文献に基づき、潜在的な間接排出量を評価する際に、船舶燃料のライフサイクルGHG強度に関するガイドライン案 (LCAガイドライン) で考慮すべき側面に関する情報を提供し、間接的な影響は不確実で見積もりが困難であるが、燃料経路によっては、マイナスの影響や、GHG削減量の見積もりに影響するほど大きな影響となる可能性がある」と指摘した；LCAガイドラインに保護措置を組み込む提案として、高い間接的土地利用の変化 (ILUC) リスクを持つ燃料を制限し、ポジティブリストまたは低い土地利用変化 (LUC) を開発し、すべての代替船舶燃料に対してILUCと間接排出量を最小限に抑えるための追加の再生可能エネルギー要件を盛り込むことを提案；
- .2 MEPC80/7/3 (ブラジル) は、国際クリーン交通委員会 (ICCT) が実施した、水素の製造に再生可能な電力を追加することによってのみ、大きな気候変動抑制効果が得られることを強調している「船舶燃料としての水素のライフサイクル温室効果ガス排出量とブラジルにおけるグリーン水素製造コスト」と題する研究の主要な結果に基づき、船舶の温室効果ガス排出量削減に効果的な水素製造において審議すべき点を提示した；
- .3 MEPC80/7/4 (中国他)、MEPC78で編成された海洋燃料のライフサイクルGHG解析に関する対応グループの最終報告書を提出し、この会期での採択に向け、この文書の附属書1に記載される海洋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) 案を検討し、最終化するよう提案する。そして、LCAガイドラインの継続的な科学的レビューを実施する可能な方法を審議し、更なる作業が必要なガイドラインの方法論的要素に対応し、必要な場合には更なるガイダンスを策定するよう審議

する；

- .4 MEPC80/7/9（インド他）は、IMODCSおよびCII規制で使用するために、CO<sub>2</sub>排出換算係数（*C<sub>F</sub>*）をゼロとして割り当てることにより、LCAガイドラインの持続可能性の側面に適合していることが認証され、バイオ燃料の導入とGHG排出量削減を促進するバイオ燃料に関するMEPC決議案を提示した。そしてバイオガスを含むバイオ燃料とその混合燃料を使用することにより、海運部門の脱炭素化を直ちに開始できることを強調している；
- .5 MEPC80/7/12（SGMF）、海洋燃料のライフサイクルGHG解析に関する対応グループの最終報告書を記載する文書MEPC80/7/4（中国他）にコメントし、特に、持続可能性問題に関するフォローアップ作業中にe-Fuel生産のエネルギー効率を審議し、持続可能性基準にエネルギー効率を含めるよう提案する；フォローアップ作業に実排出量もしくは船上排出量の算定方法及び認証手順の策定を含めるよう提案する；
- .6 MEPC80/7/15（ベルギー他）、文書MEPC80/7/4（中国他）に関連するコメントを提出、海洋燃料のライフサイクルGHG解析に関する対応グループの最終報告書を提出；MEPC80でアドホックもしくは暫定的に専門家パネルを編成し、既存の燃料経路の既定排出係数の特定を完了させ、実際の排出係数の測定に関連する具体的な方法論問題をさらに審議することを提案、またMEPC81の前に専門家ワークショップを開催し、持続可能性基準と認証問題を審議することを提案；
- .7 MEPC80/INF.23（中国他）、協議ラウンド1、2、3の間、MEPC78に設置された海洋燃料ライフサイクルGHG解析に関する対応グループに提供されたコメントの概要を提供；
- .8 MEPC80/INF.24（中国他）、協議第4ラウンド及び第5ラウンドの間、MEPC78に設置された海洋燃料ライフサイクルGHG解析に関する対応グループに提供されたコメントの概要を提供；
- .9 MEPC80/INF.25（中国他）、協議第6ラウンド及び第7ラウンドの間、MEPC78に設置された海洋燃料のライフサイクルGHG解析に関する対応グループに提供されたコメントの概要を提供；
- .10 MEPC80/INF.29（韓国）、重油（HFO）、液化天然ガス（LNG）、液化石油ガス（LPG）、メタノールという4つの化石ベースの船舶用燃料のライフサイクルGHG排出量を比較し、エネルギー輸入依存国、特に韓国に焦点を当てた地域的要因の可能性を評価したケーススタディの結果を発表。

7.29 委員会は、海洋燃料のライフサイクルGHG解析に関する対応グループのメンバーとコーディネーターに感謝の意を表明し、同グループが海洋燃料のGHG強度に関するガイドライン案を審議し、最終決定したことについて言及した。

7.30 審議の結果、委員会は、附属書14に記載されるとおり、*船舶用燃料のライフサイクル温室効果ガス強度に関するガイドライン*（LCAガイドライン）に関する決議MEPC.376(80)を採択した。

7.31 委員会は、LCAフレームワークに関する会期間中のフォローアップ作業に関するグループの提案を承認した：

- .1 結果的に、ブラジル、日本、欧州委員会の連携の下、次のような研究条件を持つ、LCAフレームワークのさらなる策定に関する対応グループを設立した<sup>2</sup>：

「MEPC80に提出された関連文書と、LCAに関するISWG-GHG15でのコメントの考慮：

- .1 ウェル・トゥ・タンク・データ収集のテンプレート（LCAガイドラインの附録4）を、その実施で得られた経験を考慮したレビュー；
  - .2 LCAガイドライン（決議MEPC.376(80)）の附録1に記載された燃料経路のタンク・トゥ・ウェイクのデフォルト排出係数のテンプレートを策定；
  - .3 受け取ったデフォルトの排出係数データを収集し、纏める（上記ポイント.2を参照）；
  - .4 文書MEPC80/7/4のパラグラフ81.4で特定された方法論的要素の審議を進め、委員会に助言；
  - .5 電力（陸上電力供給（OPS）を含む）の炭素GHG原単位の評価に関する方法論要素と、実排出係数／船上排出係数のタンク・トゥ・ウェイク方法論の審議を進める；
  - .6 MEPC81に報告書を提出し、最初にISWG-GHG16で検討；
- .2 事務局に対し、持続可能性の側面／認証及び第三者検証問題に関する既存の慣行のレビューを行うよう要請した；
  - .3 事務局に対し、上記.2で述べたレビューのアウトプットを議論の基礎として、海洋燃料のライフサイクルGHG強度に関する専門家ワークショップを開催するよう要請した；
  - .4 ISWG-GHG16の職務権限に、LCAフレームワークのさらなる策定に関する議題項目を追加することに合意した。

---

2 マルセロ・メロ・ラマーリョ・モレイラ氏、シニアリサーチアソシエイト、アグロイコン、ブラジル  
Eメール：[marcelo@agroicone.com.br](mailto:marcelo@agroicone.com.br)

三宅竜二博士  
日本海事協会（ClassNK）研究所主任研究員  
Eメール：[miyake@classnk.or.jp](mailto:miyake@classnk.or.jp)

Kyriaki Bairaktari氏  
欧州委員会モビリティ交通総局リーガル・アシスタント  
Eメール：[Kyriaki.Bairaktari@ec.europa.eu](mailto:Kyriaki.Bairaktari@ec.europa.eu)

7.32 委員会は、関心のある加盟国及び国際機関に対し、LCA事項に関する専門家グループの設立に関する提案を含む文書を次回会議に提出するよう求め、文書ISWG-GHG11/2/1（事務局）も考慮に入れた。

*バイオ燃料の導入を促進するため、IMODCS及びCII規制で使用するCO<sub>2</sub>排出換算係数（C<sub>F</sub>）をゼロとすることに関するMEPC決議案を提案する文書MEPC80/7/9（インド）についての審議*

7.33 委員会は、ISWG-GHG15が、文書MEPC80/7/9及びISWG-GHG15/5ならびにISWG-GHG15の議論を考慮に入れ、IMODCS及びCIIフレームワークの下でのバイオ燃料の利用をさらに検討するよう、大気汚染及びエネルギー効率作業グループに指示し、それによって委員会に助言するよう勧告したことについて言及した。

7.34 その後の議論において、数カ国の代表が、持続可能なバイオ燃料はすでに使用されており、海運部門のエネルギー転換においてさらなる役割を果たす可能性があることを認識する一方、バイオ燃料の使用と関連するカーボンファクターに関する暫定ガイドラインを策定するのは時期尚早であるとの見解を表明した。これらの代表団は、誤ったインセンティブを回避するため、バイオ燃料に炭素換算係数を割り当てる前に、LCAフレームワークの作業継続という観点から、これらの問題について全体的な議論を行うことを希望した。そのため、この会期の大気汚染及びエネルギー効率作業グループでのこの件に関する更なる議論を支持できなかった。これらの代表団はまた、委員会により策定される可能性のある暫定的なガイダンスはすべて、LCAのフレームワークの中でより構造的なアプローチが策定された時点で撤回する必要があると述べた。

7.35 他の数カ国の代表は、IMODCSへの燃料消費量の報告及びそれに関連するCII達成度算出の調和されたアプローチを確保する観点から、バイオ燃料の炭素換算係数を明確にすることが緊急であると言及し、委員会はこの会期でこの問題に関する更なるガイダンスを議論し提供する機会を逃すべきではないとの見解を表明し、この会期の大気汚染・エネルギー効率作業グループでも、文書ISWG-GHG15/5（フランス）を考慮に入れながら、別のアプローチを審議できることを強調した。

7.36 審議の結果、委員会は、MEPC80/5（ノルウェー）、MEPC80/5/2（インド）、MEPC80/7/9（インド）、ISWG-GHG15/5（フランス）、ISWG-GHG15（MEPC80/WP.7、パラグラフ117～127）による審議、及び総会での意見を考慮に入れ、バイオ燃料及びバイオ燃料混合物の使用に関する暫定ガイダンスを策定する必要性を検討し、それに応じて委員会に助言するよう、作業グループに指示することで合意した。

7.37 この点に関し、委員会は、これらの文書で扱われている関連する安全面は、MSC及び/またはHTW小委員会で扱うのがより適切であり、作業グループは報告書でそのような問題を適切に特定できることについて言及した。

### **船上CO<sub>2</sub>回収に関する提案**

7.38 委員会は、時間の制約から、MEPC79が文書MEPC79/7/4（リベリア、ICS）、MEPC79/7/6及びMEPC79/7/7（中国）、MEPC79/7/16（ノルウェー）、MEPC79/7/22及びMEPC79/INF.27（韓国）に含まれる船上でのCO<sub>2</sub>回収に関連する提案を詳細には審議せず、代わりに、この問題の審議を進める方法の可能性に焦点を当てたことを再確認した。委員会はまた、MEPC79がMEPC80でこれらの提案をさらに審議することに合意し、関心のある加盟国及び国際機関に対し、船上でのCO<sub>2</sub>回収に関するさらなる情報、コメント、提案をこの会期に提出するよう求めたことを再確認した。



7.39 委員会は、MEPC79に提出された上記6つの文書に加え、本会議に提出された船上でのCO<sub>2</sub>回収に関する以下の文書を審議した：

- .1 MEPC80/7 (RINA)、異なる船型とサイズ（コンテナ、バルク、タンカー）、主な炭素系燃料、改造または新造の一部としての全面的または部分的な適用に適用される船上炭素回収（OCC）技術の技術的・経済的側面の分析を提示；現在、OCCに関連するエネルギー要件とCO<sub>2</sub>削減コストは高いが、OCCをさらに策定させることで、化石燃料船の排出強度を削減する役割を中期的に果たせる可能性があることを、一連のケーススタディにおける技術的実現可能性、炭素排出削減性能、設計統合、CO<sub>2</sub>削減コストの分析に基づいて示す；
- .2 MEPC80/7/7（中国他）、委員会は、船上でのCO<sub>2</sub>回収に関する専用のワークストリームに合意すべきであり、第一段階として、船上でのCO<sub>2</sub>回収をIMOの規制フレームワークに組み入れる作業計画策定の一環として、現行のIMO規制フレームワークの構造的レビューを行うべきであると提案し、さらに、大気汚染・エネルギー効率作業グループは、提案されたワークストリームをさらに審議し、適切であれば、船上でのCO<sub>2</sub>回収に関する作業を進めるための対応グループの規約を策定すべきであると提案；
- .3 MEPC80/7/10（IBIA）、船上炭素回収（SBCC）技術に向けた船用ディーゼルエンジン排ガスの準備要件の特定に重点を置く；ネットゼロ目標に向けた移行ソリューションとしての船上炭素回収のメリットを示す；SBCC前の排ガス準備に関する基準策定の提案を概説；さらに、人の健康とSBCCの両方に対して要求される性能基準を満たす、サービスにおける効果的かつ測定されたパフォーマンスを保証する手段を含む高度な排ガス浄化技術の実現に向けた取り組みを開始することを提案；
- .4 MEPC80/INF.14（RINA）、文書MEPC80/7で言及された、改造または新造の一部として、異なる船型とサイズの船舶に適用される船上炭素回収（OCC）技術に関する研究の全レポートを含む；
- .5 MEPC80/INF.31（韓国）、燃料中の炭素の起源とCO<sub>2</sub>の運命に依存するゼロ排出とマイナス排出の予備的評価を提供；国際海運からの排出量の算定上の課題を強調；さらに、利害関係者に明確なシグナルを提供するため、持続可能な海洋燃料と船上での炭素回収の導入に由来するGHG排出量を効果的かつ正確に算定することが極めて重要であると表明；
- .6 MEPC80/INF.32（インド）、炭素回収、貯留、利用/隔離（CCUS）を通じて、エンジン排ガスからのGHG排出量を制限する政策行動の開始を提案；船舶や海洋施設での炭素回収技術が、様々な技術的解決策からなる燃焼後炭素回収に適していることを強調；さらに、インド政府科学技術省を通じて、インドがCCUS技術の加速化に着手したことに言及。

7.40 委員会は、MEPC79に船上でのCO<sub>2</sub>回収をIMOフレームワークに組み入れることに関連する個別の提案を提出した代表団が、それに応じて、この問題に関する作業をどのように構成し、組織するかに関する具体的な提案を提供する文書MEPC80/7/7の作成に努力したことについて言及した。

7.41 委員会はまた、文書MEPC80/7/7で、船上でのCO<sub>2</sub>回収に関する専用の作業ストリームを開始することに合意し、現在のIMOの規制フレームワークの構造的なレビューを含む委託条件案を提出するよう委員会に提案したことにも言及した。船上でのCO<sub>2</sub>回収を機構の規制フレームワークにどのように組み入れるか、船上でのCO<sub>2</sub>回収の技術策定状況をレビューし、バリューチェーンのさまざまな部分に関連する問題を審議する。

7.42 その後の議論において、いくつかの代表団は、船上でのCO<sub>2</sub>回収がGHG排出量削減において重要な役割を果たす可能性があることを一般的に認識し、業界の一部がすでに船上でのCO<sub>2</sub>回収の利用を積極的に審議し、試行していることに言及する一方で、全体的にその技術はまだ比較的初期の段階にあり、さまざまな技術的および安全性の課題がまだ解決途上にあるため、船上二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）回収に特化した単独のワークストリームを確立するのは早すぎると考え、代わりにLCAフレームワークのさらなる策定の一環として総合的なアプローチを優先することが適切と判断された。

7.43 他の数カ国の代表団は、船上でのCO<sub>2</sub>回収技術の急速な発展を強調し、国際的な公平な競争条件を通じて、この技術のさらなる開発と取り込みをさらに支援するため、適切な規制のフレームワークを組織が適時に策定できることを確実にするため、専用のワークストリームを開始するという提案を支持した。また、これらの代表団のいくつかは、IPCCの報告書にも言及し、CO<sub>2</sub>の除去・貯留を、特に海運のような排出削減が困難なセクターにおいて、カーボンニュートラルを達成する手段のひとつであると認識した。

7.44 審議の結果、委員会は、時間が許せば、ISWG-GHG16に対し、船上でのCO<sub>2</sub>回収に関する提案を検討するよう指示することに合意した。これには、文書MEPC80/7/7（中国など）を基にし、文書MEPC80/7（RINA）、MEPC80/7/10（IBIA）、MEPC80/INF.14（RINA）、MEPC80/INF.31（韓国）、MEPC80/INF.32（インド）、MEPC79/7/4（リベリアおよびICS）、MEPC79/7/6（中国）、MEPC79/7/7（中国）、MEPC79/7/16（ノルウェー）、MEPC79/7/22（韓国）およびMEPC79/INF.27（韓国）を考慮に入れ、委員会に対して進展の方針を助言するよう求めることも含まれる。

7.45 要請に応じて、ACOPSのオブザーバーによる声明は附属書30に記載されている。

## GHG関連情報

7.46 委員会は、MSC107が2024-2025年の隔年議題書に、「新技術及び代替燃料を使用する船舶からのGHG排出量削減を支援する安全規制フレームワークの策定」に関する継続的なアウトプットを含めることに合意したことに言及し、MSCが要請した場合、CCC、HTW、III、SSE、SDCの各小委員会と連携し、MSCを調整機関とすることに合意したことに言及し、MEPCに対し、関連機関となることを審議するよう求めた。委員会はさらに、MSC107が会期中に作業を進めるため、コレスポンデンス・グループを設立したことについて言及した。

7.47 審議の結果、委員会は、関連機関として関与し、これを2024-2025年の隔年のMEPCの提案されるアウトプットに含めることに合意した。

7.48 委員会は、GreenVoyage2050プロジェクトで実施された代替海洋燃料の規制マッピングの結果を報告する文書MEPC80/INF.17（事務局）について言及し、MSC107が設置した対応グループにこの文書を通知し、適切な作業で検討するよう事務局に要請した。

7.49 委員会はさらに、最近のGHG関連の動きに関する情報を提供する以下の文書について言及した：

- .1 MEPC80/7/2 (IAPH) は、船舶からの温室効果ガス排出削減に貢献するため、港湾と海運部門の自主的な協力を奨励するための加盟国への招請に関するMEPC決議（決議MEPC.366(79)）の実施における港湾の進捗状況；
- .2 海上エネルギーミックスにおける陸上電源（OPS）の役割に関するMEPC80/7/6（ICS他）；
- .3 電気及び代替燃料推進システムの評価のための陸上試験場の設置に関するMEPC80/INF.27（韓国）；
- .4 磁気軸受ベースのローターセイル技術の開発状況と計画に関するMEPC80/INF.30（韓国）；
- .5 主要な促進要因とする風力推進技術に関するMEPC80/INF.33（RINAとIWSA）。

#### 船舶からの温室効果ガス排出削減に関する作業グループの編成

7.50 この議題項目での様々な項目の審議に続き、委員会は、船舶からの温室効果ガス排出削減に関する作業グループを編成し、総会でのコメント、提案、決定を考慮に入れ、次のことを指示した：

- .1 文書MEPC80/WP.7の附属書1に記載された船舶からの温室効果ガス排出削減に関する2023年IMO戦略草案と、文書MEPC79/WP.10の附属書1に記載された必要なMEPC決議草案に含まれる文章、特に角括弧内の文章を審議し、決議する；
- .2 MEPC81の前に、このアウトプットの下での作業を会期中にどのように進めるかを検討し、必要に応じて委託条件案の作成を含め、委員会に助言する。

#### 船舶からの温室効果ガス排出削減に関する作業グループ報告書

7.51 船舶からの温室効果ガス排出削減に関する作業グループ報告書（MEPC80/WP.12）を検討した結果、委員会はこれを大筋で承認し、以下の通り行動した。

#### 2023年IMOGHG戦略草案の採択

7.52 委員会は、MEPC80/WP.7の附属書1に記載された2023年IMO温室効果ガス戦略草案の括弧書きの文章を中心に、解決策を見出すため、グループが広範な協議と審議を行ったことについて言及した。この点に関し、委員会は、ISWG-GHG議長のSveinungOfstedal氏（ノルウェー）に対し、数回の会議中、初期戦略の改訂に関する審議においてグループを効果的に主導した同氏の努力に対し、心からの感謝の意を表した。

7.53 委員会は、同グループが2023年IMO GHG戦略の採択に必要なMEPC決議案を確定したことについて言及した。

7.54 委員会は、全代表国が2023年IMO GHG戦略をコンセンサスで採択するため、柔軟性、相互理解、意思を示したグループの長時間の議論にも言及し、拍手喝采で決議MEPC.377(80)を採択した。附属書15に記載されている、*2023年IMO船舶からのGHG排出削減戦略*について、国際海運からのGHG排出量削減へのIMOの継続的かつ強化されたコミットメントを概説し、緊急の問題として、本戦略の文脈において、可能な限り早期の段階的な排出削減を目指すとともに、公正かつ公平な移行を推進する。

7.55 その後、多数の代表団が2023年IMO GHG戦略の採択を歓迎し、これをIMOの「歴史的」または「画期的」なアウトプットであるとし、2023年IMO GHG戦略が国際海運の脱炭素化の道筋について、海運業界、燃料・技術提供者、金融機関などに強く明確なメッセージを送っていることを強調した。多くの代表団が、戦略の最終的な決定に際し、協力・信頼・対話・相互尊重の精神が浸透していたことを高く評価した。

7.56 多くの代表団は、2023年IMO GHG戦略の採択は、国際海運からのGHG排出への対応におけるIMOのリーダーシップを示すものであるとし、特に、合意された期限に沿った中期措置バスケットの策定とそれに関連する包括的影響評価に関し、適切な具体的行動で2023年戦略の実施を支援するとの約束を再確認した。

7.57 アルゼンチン、オーストラリア、バングラデシュ、ベルギー、ブラジル、カナダ、チリ、クック諸島、デンマーク、エクアドル、フィジー、フランス、インド、インドネシア、イスラエル、イタリア、ジャマイカ、キリバス、マダガスカル、マーシャル諸島、メキシコ、パナマ、パラオ、ペルー、フィリピン、スペイン、ツバル、英国、アラブ首長国連邦、米国、バヌアツ、ベネズエラ（ボリバル共和国）の各代表団の声明、及びICS、FOEI、CSC、イヌイット極域評議会、IWSAのオブザーバーの声明は、附属書30に記載されている。

#### *中期対策バスケットの包括的影響評価*

7.58 委員会は、GHG削減中期措置候補バスケットの包括的影響評価に関するグループの審議に言及し、事務総長に対し、中期措置候補バスケットの包括的影響評価に関する運営委員会を編成するよう求め、運営委員会に対し、MEPC.1/Circ.885/Rev.1及び附属書16に規定する委託条件に従い、包括的影響評価を実施し、その中間報告書をMEPC81に提出し、審議するよう要請した。

7.59 委員会は、加盟国及び国際機関に対し、GHGTC-Trust基金への寄付により、中期的措置候補バスケットの包括的影響評価に資金面で貢献するよう求めた。

## MEPC80とMEPC81の間の船舶からの温室効果ガス排出削減に関する会期間作業

7.60 委員会は、文書MEPC80/WP.12の附属書2に記載される、MEPC80とMEPC81間の船舶からのGHG排出量削減に関する会合期間中の作業の全概要を承認した。これには、LCAフレームワークの更なる策定に関する対応グループの職務権限（パラグラフ7.31.1も参照）、持続可能性の側面／認証及び第三者検証の問題に関する既存実務のレビューの職務権限（パラグラフ7.31.2も参照）、船舶燃料のライフサイクルGHG強度に関する専門家ワークショップの職務権限（パラグラフ7.31.3も参照）を含む。

7.61 委員会は、理事会の承認を条件として、MEPC81の前に開催されるISWG-GHG16について、以下の要項に合意し、事務局が2024年の会議プログラムを考慮し、参加を呼びかける回状で会議の日程を明記することに言及しつつ、この会議をMEPC81に連続して開催することを推奨した：

「船舶からの温室効果ガス排出削減に関する会期中の作業グループは、ISWG-GHGに提出された文書、LCAフレームワークの更なる策定に関する対応グループの報告書、中期的措置候補のバスケットに関する包括的影響評価の運営委員会の報告書、及びMEPC81に提出された関連文書を考慮し、次のことを行うよう指示される：

- .1 中長期的な措置の策定に関する作業計画のフェーズIIIに関連して、中期的な措置の候補の策定をさらに審議する；
- .2 ISWG-GHG15が特定した今後の作業分野、専門家ワークショップ（GHG-EW4）のアウトプット、及びMEPC80が設置したコレスポンデンスグループの報告書に基づき、ライフサイクルGHGアセスメント（LCA）のフレームワークをさらに発展させる；
- .3 時間が許せば、船上でのCO<sub>2</sub>回収に関連する提案を審議する。文書MEPC80/7/7（中国他）を基にし、さらに文書MEPC80/7（RINA）、MEPC80/7/10（IBIA）、MEPC80/INF.14（RINA）、MEPC80/INF.31（韓国）、MEPC80/INF.32（インド）、MEPC79/7/4（リベリアおよびICS）、MEPC79//7/6（中国）、MEPC79/7/7（中国）、MEPC79/7/16（ノルウェー）、MEPC79/7/22（韓国）及びMEPC79/INF.27（韓国）を考慮し、今後の進め方について委員会に助言する；
- .4 MEPC81に報告書を提出する。」

## 8 船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画から派生したフォローアップ作業

### PPR10のアウトプット

8.1 委員会は、MEPC80/9のパラグラフ2.25と2.26を審議した。この文書には、船舶からの海洋プラスチックごみに関してPPR10が委員会に要請した行動ポイントが記載されている。

### 船舶が輸送するプラスチックペレットの環境リスクの低減

8.2 船舶によるプラスチックペレット輸送の環境リスクの低減に関して、委員会は、貨物コンテナによるプラスチックペレットの海上輸送に関連する環境リスクの低減に関し、小委員会が合意した2段階のアプローチについて言及した：

- .1 2024年のMEPC81での承認を目指し、CCC小委員会の意見を受け、PPR11で最終決定される、プラスチックペレットの海上コンテナ輸送に関する勧告を含む回状案の作成する；
- .2 その後、自主的な措置の実施から得られた経験に基づき、適切な義務規則の改正を策定する。

8.3 この関連で、委員会は、文書PPR10/18/Add.1の附属書9に記載される、コンテナによるプラスチックペレットの海上輸送の推奨に関するMEPC回状案について言及し、PPR10からCCC小委員会にこの関連でのインプットを求めた。

8.4 委員会はまた、以下について言及した：

- .1 プラスチックペレットをばら積みで輸送すべきではないという小委員会の合意、及びプラスチックペレットのばら積み輸送を防止するために必要となり得る規制変更の可能性について、関心のある加盟国及び国際機関に対し、将来の小委員会会議に関連提案を提出するよう求めること；
- .2 船舶からの流出によるプラスチックペレットの浄化に関するガイド草案を策定するための、汚染対応に関する対応グループの編成。

### 漁具のマーキング

8.5 委員会は、MARPOL附属書Vの規則7.1.3と7.1.4に規定される漁具のマーキングと、漁具の紛失・流出の報告の促進・強化に関する小委員会の進展について言及した。

### 海洋プラスチックごみに関するその他の資料

8.6 船舶からの海洋プラスチックごみに関するPPR10の結果に加え、委員会は以下の文書を審議した：

- .1 MEPC80/8（ノルウェー）、漁具の紛失理由に関する情報を提供し、そのような紛失を減らすための追加的な積極的措置を提案し、漁船に搭載された漁具の管理に関する新しいガイダンスの作成に関する議論を促進する；
- .2 MEPC80/INF.8（ノルウェー）、漁業・養殖業からの海洋ごみ削減のためのノルウェー国家行動計画の概要を含む、2021年発行；

- .3 MEPC80/INF.9（ノルウェー）、船体洗浄中の防汚塗料からのマイクロプラスチックやその他の有害物質の放出に関する情報を提供する；
- .4 MEPC80/INF.15（フランス）、偶発的な水質汚染に関するフランスの専門家センターであるCEDREが実施したプラスチックペレットによる汚染に関する研究を掲載；これには、プラスチックペレットによる偶発的な汚染に関する利用可能な情報のまとめ、ペレット流出対応のフレームワークで必要な知識を発展させるための視点が含まれ、船舶由来の流出からのプラスチックペレットの浄化に関するガイドライン策定のためのさらなる要素を提供する可能性があるとしてされている。

8.7 続く議論において、委員会は、漁船及び漁業に従事する船舶に固有の「漁具船の船上管理計画」（FGMP）の策定、及びFGMPに関するガイドラインの重要な更新または新たなガイダンスを含む、文書MEPC80/8のアプローチに対する全般的な支持について言及した。しかし、多くの代表団が、この提案の要素についてさらなる検討が必要であると指摘した。さらに、FGMPを義務的な措置とするか、自主的な措置とするかについても、意見が分かれた。

8.8 この文脈で、多くの代表団が、世界的な多様性と各国・地域の漁業、漁具の種類、船舶の種類に特有の特徴を考慮した自主的な措置の必要性を強調した。ただし、船舶別計画は漁業や設備の変化に対応するために必要な柔軟性を提供するものであり、現段階では義務化すべきだとの見解を示した他の代表団も存在した。

8.9 ITFのオブザーバーは、報告義務を伴う措置のさらなる策定にあたり、漁業者への影響に関する人的要素を考慮する必要性を強調した。さらにこのオブザーバーは、持続可能な漁業が導入されたのと同様の方法で、漁具管理に関する作業を修正されたSTCW-F条約の改訂に含めることを提案した。

8.10 その後、委員会は、文書MEPC80/8をPPR11に回付することに合意し、PPR小委員会に対し、最善の方法について委員会に助言するため、文書中の提案をさらに検討するよう指示した。

8.11 文書MEPC80/INF.8、MEPC80/INF.9、MEPC80/INF.15の情報について言及し、委員会は、文書MEPC80/INF.8をPPR11に回付し、文書MEPC80/INF.15を、船舶由来の流出によるプラスチックペレットの浄化に関するガイド草案を作成するためにPPR10が設立した汚染対応に関する対応グループに回付し、情報を得ることで合意した。

8.12 また、一部の代表団とオブザーバーは、文書MEPC80/INF.15が、プラスチックペレットの海上輸送に関連する環境リスクを低減する措置の策定に関するPPR小委員会の進行中の作業と関連性があることを強調し、この点に関して義務的措置を採択することの重要性を強調した。

8.13 スペインの代表団は、海洋環境を含むプラスチック汚染に関する国際的な法的拘束力のある制度の策定に向けて政府間交渉委員会（INC）で進行中の作業に関し、プラスチックペレットの取り扱い及び輸送に起因するプラスチックペレットの損失に関する提案をEUが提出したと、委員会に通知した。

8.14 この関連で、事務局は、INCでの進捗状況を定期的に委員会に報告するよう求められた。

### 船舶からの海洋プラスチックごみに関する前向き研究

8.15 委員会は、MEPC79が文書MEPC79/8（事務局）を審議し、外部専門家報告書（MEPC79/8及びMEPC79/INF.18）に含まれる勧告を考慮に入れ、船舶からの海洋プラスチックごみに関するIMOの研究をどのように進めるかを委員会が決定するのを支援するため、関心のある加盟国及び国際機関からMEPC80への提出を求めたことを再確認した。

8.16 この問題に関し、この会期に何も文書が提出されていないことを言及した上で、委員会は、関心のある加盟国および国際機関に対し、MEPC81に文書を提出するよう求めた。例えば、サブプロジェクトで取り組むべき優先分野の特定、海洋プラスチックごみに関するIMO研究の委託条件の改訂の提案、GloLitterPartnershipsProjectが研究の委託条件の達成に向けてどのように貢献できるかに関するコメントなどである。

8.17 委員会はまた、関心のある加盟国、特に調査に対する資金拠出を行った加盟国に対し、サブプロジェクトで取り組むべき優先分野について事務局と連絡を取り、MEPC81に先立ってサブプロジェクトを開始する場合に提供可能な現物支援の可能性について話し合うよう求めた。

### 船舶からの海洋プラスチックごみ対策行動計画の見直し

8.18 委員会は、船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画に関する決議MEPC.310(73)の作業パラグラフ4に記載されたとおり、2023年に意図されたアウトプットに対する行動計画内の行動の有効性を評価することを視野に入れ、行動計画をレビューし続けることに合意したことを再確認した。しかし、PPR小委員会で進行中の作業と、今会期の委員会の作業量を考慮し、委員会は行動計画のレビューをMEPC81に延期することに合意した。

## 9 公害防止と対応

### PPR10のアウトプット

#### 一般

9.1 汚染防止及び対応に関する小委員会（PPR）は、2023年4月24日から28日まで第10回会議を開催し、その報告書がPPR10/18、PPR10/18/Add.1、PPR10/18/Add.2（MEPC80/9）として発行されたことを再確認し、委員会は、報告書全般を承認し、パラグラフ9.2から9.22に示されるとおりの措置を講じた。

9.2 委員会はまた、文書MEPC80/9（事務局）のパラグラフ2.16～2.22、2.25～2.29、2.31、2.32、2.35に基づき、コメント文書MEPC80/9/1（FOEI他）及びMEPC80/9/2（FOEI他）と共に要求された措置が、以下の通り、他の議題項目で審議されたことを再確認した：

- .1 MEPC80/9のパラグラフ2.27と2.32は、議題項目4（バラスト水中の有害水生生物）の下で検討された（パラグラフ4.11と4.12参照）；
- .2 MEPC80/9のパラグラフ2.16～2.22、2.28、2.34、2.35は、コメント文書MEPC80/9/1及びMEPC80/9/2とともに、議題項目5（大気汚染防止）で検討された（パラグラフ5.13～5.26参照）；



- .3 MEPC80/9の paragraph 2.25と2.26は、議題項目8（船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画から生じるフォローアップ作業）の下で審議された（paragraph 8.1から8.5参照）。
- .4 MEPC80/9の paragraph 2.29と2.31は、議題項目14（委員会及び補助機関の作業計画）で検討された（paragraph 14.5、14.6、14.17.2参照）。

### 大量の化学物質の安全性と汚染の危険性

9.3 委員会は、GESAMP/EHS59の報告書がGESAMPコンジットリストの改定版とともにPPR.1/Circ.12として配布されたことに留意し、GESAMP/EHS59の結果について小委員会が言及したことについて言及した。

9.4 委員会は以下の評価に同意した：

- .1 ESPH28による製品、及びMARPOL 附属書II及びIBCCodeに従った液体物質の暫定的分類に関するMEPC.2/Circ.28（2022年12月1日発行）のリスト1、2、3及び5へのそれぞれの記載は、すべての国に対して有効であり、適切な場合には有効期限はない；
- .2 ESPH28による洗浄添加剤と、MEPC.2/Circ.28の附属書10への記載；
- .3 PPR10期間中のESPH技術グループによる製品、及びMARPOL 附属書II及びIBCCodeに従った液体物質の暫定的分類に関するMEPC.2回状（2023年12月1日発行予定のMEPC.2/Circ.29）の次版のリスト1及び3に含まれ、全ての国に対して有効であり、有効期限はない；
- .4 PPR10中のESPH技術グループによる洗浄添加剤と、MEPC.2/Circ.29の附属書10への記載。

9.5 この関連で、委員会は、専門家の判断に基づき、「クレオソート（コールタール）」に船種2（汚染分類Xとの組み合わせ）を割り当てることが適切であるとのESPH28及び小委員会の勧告に同意し、MEPC.2/Circ.29から「クレオソート（コールタール）（改正）」に関連する有効期限を「なし」に変更することに同意した。

9.6 さらに、委員会は次のように言及した：

- .1 「クレオソート（コールタール）」の船種2（汚染分類Xとの組み合わせ）の割り当ての正当性は、小委員会が作成した製品の分類及び分類に関する決定書（PPR.1/Circ.7）の改正案に含まれていた（paragraph 9.10も参照）。
- .2 「クレオソート（コールタール）（改正）」の運送要件は、IBCコード第17章の次回の改訂において、「クレオソート（コールタール）」の運送要件に取って代わる。

9.7 委員会は、MEPC.2/Circ.28が発行される前に、ESPH28によるレビューが行われ、有効期限に達した製品、出荷されなくなった製品、または再評価されてバルクで輸送される液体物質の暫定評価ガイドライン（MEPC.1/Circ.512/Rev.1）の paragraph 9.2の複合混合物の基準を満たす製品の削除を含む改正が行われたことに言及した。

9.8 この関連で、委員会は、MEPC.1/Circ.512/Rev.1の paragraph 9.2にある複雑な混合物の基準に適合することが再評価され判明した通商名製品「RBHC（ExxonMobil）」が、MEPC.2/Circ.29の時点で、MARPOL附属書II及びIBCCodeに従った液体物質の暫定的分類に関する回状MEPC.2から削除されることに言及した。

9.9 その後、委員会は、MEPC.2/Circularのリスト2またはリスト3に該当する製品を有する報告国に対し、IBCCodeの21章の改訂版、コンポーネントの最新のGESAMPHazardProfiles、MEPC.1/Circ.512/Rev.1、PPR.1/Circ.10を考慮し、輸送要件の変更が必要かどうかを評価する目的で、各メーカーに連絡し製品の見直しを要請するよう促した。

9.10 PPR.1/Circ.7への修正案を審議した結果、委員会は、公害の危険性に関する決定や、本会議と同様に以前に承認された決定で構成されている文書PPR10/18/Add.1の附属書1に記載するPPR.1/Circ.7を承認し、事務局に対し、PPR.1/Circ.7を適宜改定し、PPR.1/Circ.7/Rev.1として配布するよう指示した。

#### **有害・有毒物質の流出への対応**

9.11 委員会は、文書PPR10/18/Add.1の附属書3に記載された危険物質及び有害物質（HNS）の流出への対応に関する作業ガイド案を審議してこれを承認し、事務局に対し、*危険物質及び有害物質（HNS）の流出への対応に関する作業ガイド*（第1巻及び第2巻）の最終文書を作成し出版する際、適切と思われる編集上の修正（関連すると思われる参考資料の追加を含む）を行う権限を与えた。

#### **生物付着に関するガイドライン**

9.12 委員会は、附属書17に記載されるとおり、*侵略的水生種の移動を最小化するための船舶の生物付着の管理と制御に関する2023年ガイドライン*（2023生物付着ガイドライン）に関する決議MEPC.378(80)を採択した。

9.13 この点に関して、委員会は小委員会が行ったことについて言及した：

- .1 加盟国及び国際機関に対し、生物付着検査及び浄化措置のベストプラクティスに関する関連情報を、将来入手可能になり次第、当機関に提出するよう求めた。
- .2 文書PPR9/7（ノルウェー）の paragraph 35から41および49、文書PPR10/5/1（ノルウェー）の paragraph 50に記載された、生物付着ガイドライン改訂版を普及させ効果を高める方法に関する勧告を実施するよう、加盟国及び他の利害関係者に奨励した。

9.14 ノルウェー代表は、2023年生物付着ガイドラインの採択を歓迎する声明を発表し、特にこの点に関する組織の作業は、昆明-モンリオール世界生物多様性枠組の目標6、すなわち侵略的外来種の導入・定着率を50%削減することへの重要な貢献であると指摘し、組織は、生物付着を削減するための義務的フレームワークに関する作業を開始すべきであるとの見解を表明した。要求通り、声明の全文は附属書30に記載されている。

9.15 この文脈で、エクアドルの代表は、グロファウリング・パートナーシップ・プロジェクトによる支援に焦点を当て、IMOの継続的な支援を確保するため、事務局に対し、プロジェクトの第2フェーズへの資金拠出を求めるよう促した。

9.16 2023年生物付着ガイドラインの採択を受け、委員会は、アウトプット1.21のタイトルを「*侵略的水生種の移動を最小化するための船舶の生物付着の制御及び管理のための2011年ガイドラインのレビュー（決議MEPC.207(62)）*」から「*水中クリーニングに関する事項のガイダンスの策定*」に変更し、改名されたアウトプットの目標完了年を2025年とすることに合意した。

### **北極海域における燃料としての油の使用及び輸送に関する特別要件**

9.17 文書MEPC78/14/1（アイスランド、ノルウェー）は、北極海域での船舶による燃料としての重質燃料油（HFO）の使用及び輸送のリスクを低減する措置の策定に関する既存のアウトプット7.11の範囲を拡大し、MARPOL附属書Iの規則43.1.2の流動点上限を含めることを提案したが、同委員会はこれについて、どのように進めるのが最善かについて小委員会から助言を受けるため、PPR10での更なる審議に委ねたが、現段階では、文書MEPC78/14/1の提案及び文書PPR10/10/1（ノルウェー）のフォローアップ提案を進めることに、小委員会では全般的な合意が得られていないことに言及し、その結果、小委員会は次のことを行った：

1. 2025年にこの問題を再検討し、MARPOL附属書Iの規則43Aにおける禁止事項の発効日（2024年7月1日）以降、PPR12において文書MEPC78/14/1及びPPR10/10/1を再度レビューすることに合意した。
2. 加盟国及び国際機関に対し、2024年7月1日までとそれ以降の粘度、密度、流動点の傾向を含め、北極海航路で使用可能なバンカー燃料の特性に関する情報を今後の小委員会に提出するよう求めた。

9.18 また委員会は、小委員会が指摘したように、加盟国が現行の規則43Aの構成に代わるアプローチ、例えば極燃料基準の策定を希望する場合には、委員会に新たな出力に関する提案を提出できることにも言及した。

### **MARPOL附属書IV及び関連ガイドラインの改訂**

9.19 委員会は、アウトプット1.26（MARPOL附属書IV及び関連ガイドラインの改訂）の範囲を拡大し、MARPOL附属書IVの下、全ての船舶（すなわちSTPを有する船舶のみならず）に下水管理計画及び記録保持の規定を導入することを承認した。

### **危険物インベントリ**

9.20 委員会は、附属書18に記載する危険物インベントリ作成のための2023年ガイドラインに関する決議MEPC.379(80)を採択した。

## ハイブリッドで培った経験

9.21 委員会は、PPR10で出された、ハイブリッドシステムの使用経験に関するコメント、すなわち以下の点について言及した：

- .1 様々な理由でIMO本部に出向くことができなかった専門家の意見を取り入れることができるため、遠隔参加という選択肢は非常に高く評価された；
- .2 総会での遠隔活動枠を制限する必要性は理解でき、正当なものであったが、総会会場（メインホール）と第9委員会室と第10委員会室での作業グループとの間で10個の遠隔活動枠を共有した結果、一部の代表団は、この会期において、すべての専門家がこれらの作業グループに遠隔参加するのに十分な遠隔活動枠を確保できなかった；
- .3 作業グループへの遠隔参加に現在可能であるよりも多くの遠隔参加枠を提供するため、総会用に確保された遠隔参加枠と、委員会室9及び10の作業グループに関連する遠隔参加枠を切り離すことを審議すべきである。

9.22 その後、委員会は理事会に対し、これらのコメントについて言及し、適切な措置を講じるよう求めた。

## 10 その他の小委員会の報告

### CCC8のアウトプット

#### *MARPOL 第一議定書第5条改正案*

10.1 委員会は、MSC107がSOLAS第V章の関連改正案を承認したことに言及した上で、附属書19に記載するMARPOL第I議定書第V条の改正案を承認し、MEPC81での採択を視野に入れ、MARPOL第16条(2)に従ってこれを回付するよう事務総長に要請した。

### SDC9のアウトプット

#### *船舶からの水中放射ノイズの低減*

10.2 委員会は、SDC9に提供されたGEF-UNDP-IMOの2カ年プロジェクト「海運による水中騒音の緩和のためのグローバル・パートナーシップ（GloNoisePartnership）」に関する情報に言及し、このプロジェクトは、同機構のパートナーシップ・プロジェクト部が2023年後半に開始するものであり、*水中騒音低減ガイドライン*（MEPC.1/Circ.833）のレビューに関する現在の作業及び次のステップの審議に沿ったものであることを言及した。

10.3 この関連で、委員会は、*海洋生物への悪影響に対処するための海運からの水中放射騒音低減のためのガイドライン改訂*に関するMEPC.1/Circ.906を承認した。

10.4 加えて、委員会は、関心のある加盟国及び国際機関が、改正ガイドラインに必要な改訂を特定する観点から、導入を支援するためのアウトリーチ及び啓発活動を含む、MEPC85による改正ガイドラインの実施で得られた教訓もしくはベストプラクティスを委員会に提出することを奨励した。

10.5 その後、委員会は、文書SDC9/16/Add.1の附属書2に記載される水中放射騒音に関する継続作業の更新作業計画を承認し、「海洋生物への悪影響に対処するため、商業船舶による水中騒音の低減に関する2014年ガイドライン（MEPC.1/Circ.833）のレビューと次のステップの特定」に関するアウトプット1.16の目標完了年を2024年まで延長することで合意した。

10.6 イヌイト・ヌナート及び北極圏における水中放射騒音低減のためのガイドライン案は、イヌイト極域評議会により作成され、SDC9により編成された水中騒音低減ガイドライン見直し作業グループがその報告書（SDC9/WP.3、附属書2）に添付したものであるが、委員会は、これを別個の回状（MEPC.1/Circ.907）として配布することに合意した。

10.7 更新された作業計画に沿って、委員会は、関連する専門家の参加を得て、エネルギー効率と水中騒音の関係に関する専門家ワークショップを開催することを承認し、事務局に対し、この点で必要な手配を行うよう要請した。この関連で、委員会は、2023年9月18日と19日の2日間、IMO本部でハイブリッド機能を備えた専門家ワークショップを開催する予定であることを知らされた。委員会はまた、取り上げられるトピックのリストを含む専門家ワークショップに関する詳細情報が、追って配布されることを知らされた。

10.8 さらに委員会は、小委員会が関連する対応グループを再編成し、改正ガイドラインを実施し、機構の活動を促進する方法を特定するための残された作業を継続することに言及した。

10.9 CSC、FOEI、WWFのオブザーバーは、*海洋生物への悪影響に対処するための海運からの水中放射騒音低減ガイドライン改訂版*（MEPC.1/Circ.906）が承認されたことを重要な一歩と認識し、改訂に関わったすべての関係者の貢献に感謝の意を表明した。2014年にMEPC66が水中騒音に関する最初のガイドライン（MEPC.1/Circ.833）を承認して以来、10年間で騒音レベルが倍増しており、水中騒音が海洋野生生物や海洋植物に与える影響に関する知識も増えていることに言及し、これらのオブザーバーは加盟国に対し、改訂ガイドラインの効果的な導入に同等の努力を払い、緊急の課題として義務的措置の策定に着手するよう求めた。

## HTW9のアウトプット

### Eラーニングコース

10.10 委員会は、HTW9が、HTW6で審議されたように、STCWモデルコースをEラーニングのモデルコースに変換することを再確認し（HTCW6/13、パラグラフ3.3）、特に、STCWモデルコースにのみ関連する独立評価に関する説明責任を除き、これらの意味がすべてのモデルコースに影響することに言及した。

10.11 その結果、委員会は、モデルコースは原則としてeラーニングトレーニング資料に変換されるべきではないとする小委員会のアドバイスに同意した。MSC107もそのアドバイスに同意したことを言及している。

## バラスト水管理に関する研修規定

10.12 委員会は、「1978年STCW条約及びコードの包括的レビュー」に関するアウトプットの中に、「BWM条約に関連する船員の訓練規定の策定」に関するアウトプットの作業が含まれることに合意し、その結果、隔年議題から前者を削除することに合意した。

## NCSR10のアウトプット

10.13 委員会は、北西地中海の特に影響を受けやすい海域の指定に関するMEPCの最終決議に盛り込まれる関連保護措置（AMPs）案に関するNCSR10の結果が、議題11（特別海域、ECA、PSSAの特定と保護）で審議されたことを再確認した（パラグラフ11.1～11.4、11.13.1、11.15参照）。

## 11 特別地域、ECA、PSSAの特定と保護

### 国際海運から鯨類を保護するため、地中海北西部にPSSAを指定する。

11.1 委員会は、MEPC79が国際海運から鯨類を保護するために地中海北西部のPSSAを指定する提案を審議したことを再確認し、適切な小委員会または委員会が関連保護措置案（APM）をさらに策定し、承認することを条件に、その指定に原則合意した。

11.2 委員会は、北西地中海におけるAPM案の検討に関するNCSR10とMSC107の結果を示す文書MEPC80/WP.8について言及した。特に、委員会はNCSR10に注目した：

- .1 MEPCで検討される北西地中海の特に影響を受けやすい海域の指定に関する最終MEPC決議に含めることを視野に入れ、APM草案（MEPC80/WP.8、附属書2）に合意した。
- .2 MSC107に対し、緊急事項として、上記のAPMをMEPC80に直接付託することに合意するよう求め、またMEPC80に対し、同委員会の会議が近接していること、PSSA指定の切実な必要性和緊急性を考慮し、緊急事項として合意されたAPMを検討するよう求めた。

11.3 さらに、委員会は、MSC107が、主に海洋環境の保護に貢献するための情報共有を目的とするAPMの一般的な性質を考慮し、NCSR小委員会から直接MEPC80にAPMを付託できることに合意したことに言及した。

11.4 議論の結果、委員会は、NCSR10の関連アウトプットをさらに検討し、地中海北西部をPSSAに指定するためのMEPC決議を作成するため、PSSAと特別地域の指定に関する技術グループを編成することに合意した。

11.5 委員会はまた、フランスが提出した北西地中海のPSSA指定と国際海運からの鯨類保護に関する以下の2つの文書に言及した：

- .1 MEPC80/INF.19、CINEA（欧州気候・インフラ・環境執行機関）の資金提供によるLIFESEADETECTプロジェクトに関する情報提供；
- .2 MEPC80/INF.37、水中騒音、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>、CO<sub>2</sub>排出量、船舶衝突リスクに関する管理措置の効率性を評価するためのプラットフォームとウェブベースの運用サービスであるOceanPlanner©に関する情報を提供。

### **MARPOL条約附属書I及びVに基づく紅海及びアデン湾特別海域の発効日の設定**

11.6 委員会は、ジブチ、エジプト、ヨルダン、サウジアラビア、ソマリア、スーダン、イエメンを含むPERSGA加盟国から提出された文書MEPC80/11を審議し、紅海・アデン湾地域（RSGA）の国々がMARPOL附属書I及びVの紅海・アデン湾海域の特別海域要件を発効させるために行った努力に関する最新情報を提供し、委員会に対し、これらの海域で特別海域の地位が発効する期日を設定するよう要請した。

11.7 委員会はまた、MARPOL附属書I及びVで要求される適切な受入施設がエイラト港に提供されていることをイスラエルが確認した文書MEPC80/11/1（イスラエル）を検討し、MARPOL附属書I及びVに基づく紅海の特別区域要件を発効させる期日を設定する文書MEPC80/11の要請をイスラエルが支持した。

11.8 エジプトとサウジアラビアの代表団は、RSGA地域が生物多様性と海上交通にとって重要であることを強調し、特別地域の地位が発効する日を定めるべきであると説明した。

11.9 その後の議論において、多数の代表団が、RSGA地域諸国による特別区域要件の発効に向けた努力に感謝の意を表明し、特別区域要件の発効日を設定することへの支持を表明し、まだMARPOL及びその関連附属書を批准していない地域諸国に対し、批准するよう促した。

11.10 議論の結果、委員会は、MARPOL附属書I及びVの紅海及びアデン湾海域の特別海域要件を発効させるための決議MEPCを作成するため、PSSA及び特別海域の指定に関する技術グループに任務を与えることに合意した。

### **PSSA及び特別地域の指定に関する技術グループの編成**

11.11 委員会は、PSSAと特別地域の指定に関する技術グループを編成し、総会で出されたコメントと決定を考慮に入れ、次のことを指示した：

- .1 NCSR10（MEPC80/WP.8）の関連アウトプットをレビューし、北西地中海をPSSAに指定するためのMEPC決議の準備；

- .2 紅海及びアデン湾特別海域に関するMARPOL附属書Iの規則15.3、15.5及び34.3から34.5、紅海特別海域に関するMARPOL附属書Vの規則6の排出要件が発効する日の設定に関するMEPC決議の準備。

### **PSSA指定に関する技術部会報告書**

11.12 委員会は、技術グループの報告書（MEPC80/WP.10）を審議し、これを大筋で承認し、以下の通り行動した。

11.13 委員会は以下を採択した：

- .1 附属書20の記載に従う、特に敏感な海域として北西地中海を指定することに関する決議MEPC.380(80)；
- .2 紅海及びアデン湾特別海域に関するMARPOL附属書Iの規則15.3、15.5及び34.3～34.5が発効する日の設定に関する附属書21の決議MEPC.381(80)；
- .3 附属書22の記載に従う、紅海特別区域に関するMARPOL附属書Vの規則6の発効日の設定に関するMEPC.382(80)決議。

11.14 この関連で委員会は、決議MEPC.381(80)及びMEPC.382(80)で言及された発効日を2025年1月1日とすることに合意し、事務総長に対し、MARPOL附属書I及びVの全締約国に前述の決定を通知するよう要請した。

11.15 イタリアの代表団は、北西地中海PSSAの共同提案国（フランス、イタリア、モナコ、スペイン）を代表し、決議MEPC.380(80)の採択を歓迎する声明を発表し、この指定により、この海域における船舶との衝突リスクに対する鯨類の保護が改善されること、PSSA内で関連保護措置の適切な適用を確保するため共同提案国の協力が継続することを強調した。声明の全文は附属書30に記載されている。

### **モーリシャスとロドリゲス島のPSSA提案書作成に関する情報**

11.16 委員会は、モーリシャス政府が、モーリシャス及びロドリゲス島の海岸を国際海運からの圧力増加から守るため、2024年のMEPCへの提出を目指し、完全なPSSA提案を最終決定している最中であることを伝える文書MEPC80/INF.26（モーリシャス）に言及した。

11.17 フランスの代表団は附属書30に記載に従って、文書MEPC80/INF.26に含まれるPSSA案の地図に含まれるトロメリン島に関して声明を発表した。



## 12 海洋環境保護のための技術協力活動

12.1 委員会は、文書MEPC80/12（事務局）に記載された情報を審議し、2022年のIMO総合技術協力プログラム（ITCP）の下で実施された海洋環境活動に関する最新情報に言及し、ITCPを通じて、特に訓練ワークショップ、セミナー、eラーニングコースを通じて受けた技術支援に対し、事務局に感謝の意を表明した。

12.2 発言した代表団は、2022年に自国においてITCPを通じて実施された具体的な能力構築活動について情報を提供するとともに、今後の活動のための技術支援を改善するための提案を行った。また、2023年の船舶からの温室効果ガス排出量削減に関するIMO戦略を踏まえ、次期2カ年におけるITCP活動のテーマ別優先事項のバランスを改善するとともに、MARPOL附属書VI関連の活動数を増やすよう求める声もあった。

12.3 委員会は、文書MEPC80/12の附属書2に記載する2024-2025年の隔年の海洋環境に関するテーマ別優先事項を承認し、2023年10月の審議と承認のため、これらをTC73に付託することに合意した。

12.4 ウクライナ代表は、MARPOL附属書VI、BWM条約、OPRC条約、OPRC-HNS議定書など、多数の優先的環境条約の批准及び実施を改善するための能力構築努力に関し声明を発表し、関連する提案をTC73に提出すると言及した。声明の全文は附属書30に記載されている。

12.5 インド代表団は、IMOの技術協力プログラムと実施された能力構築プロジェクトに感謝の意を表明した。同事務局は、MEPC79での介入を繰り返し、*船舶のエネルギー効率改善に関する技術協力及び技術移転の推進に関する決議MEPC.229(65)の効果的な実施に関する合意レビューの状況について、委員会に最新情報を提供するよう事務局に要請した。そのため、同代表団は、将来の会期でこのような最新情報を入手するよう再度要請した。*

12.6 委員会はまた、文書MEPC80/12/1（REMPEC）に含まれる情報に言及し、2022年1月1日から12月31日までの期間に地中海地域海洋汚染緊急対応センター（REMPEC）が実施した活動の最新情報を提供した。

12.7 委員会は、ITCPへの資金及び現物供与に対して、すべての寄贈者に感謝の意を表明した。

## 13 委員会の作業方法の適用

13.1 委員会は、MEPC79とMSC106が同時に、COVID-19パンデミック時に初めて導入された遠隔会議開催時の効率化措置の一部を盛り込んだ、*海上安全委員会、海洋環境保護委員会及びその補助機関の機構と作業方法の修正（MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4）を承認したことを再確認した。*

13.2 委員会は、MSC107/16（事務局）が、COVID-19のパンデミック時に導入された、延期された文書の滞留に対処するための書簡による決定の慣行を継続することの実現可能性と利点について明確化した文書を審議した結果、書簡による決定の慣行を廃止することで合意したことに言及した。

13.3 さらに委員会は、本委員会の同時承認を条件として、MSC107が海上安全委員会及び海洋環境保護委員会並びにその補助機関の機構及び作業方法（MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4）の改定を承認し、新しい会議文書提出ポータルを通じた文書提出に関し、「文書の準備」のセクションに新しいパラグラフ6.2を導入し、それに応じて委員会の作業方法を改訂し、MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5として発行するよう事務局に要請したことに言及した。

13.4 MSC107の決定に従い、委員会は前述の改正を承認し、事務局に対し、海上安全委員会及び海洋環境保護委員会並びにそれらの補助機関の組織及び作業方法（MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4）を改定し、MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5として発行するよう要請した。

## 14 委員会及び補助機関の作業プログラム

### 新たなアウトプットの提案

#### 修正された決議MEPC.291(71)の改訂に関する新しいアウトプットに関する提案

14.1 委員会は以下の文書を審議した：

- .1 MEPC80/14/1（マーシャル諸島他）、ガイドラインの一貫性のある世界的な実施を促進する観点から、選択的触媒還元（SCR）システムを搭載した船用ディーゼルエンジンに関連する特定の要件に関し、NO<sub>x</sub>技術コード2008の追加的側面に対応する2017年ガイドライン（決議MEPC.291(71)、決議MEPC.313(74)で修正）（2017年SCRガイドライン）を修正する新たなアウトプットを提案；
- .2 MEPC80/14/3（ノルウェー）、文書MEPC80/14/1にコメントし、提案された新しいアウトプットの範囲に、SCRシステムを取り付けた船用ディーゼルエンジン（複数のエンジンが共通のSCRユニットに接続されている）の認証に関する追加ガイダンスの作成を含めるべきであることを、提案に対する議長の予備評価（MEPC80/WP.3、附属書）とともに提案。

14.2 議論の結果、委員会は、隔年後の委員会議題として、「選択触媒還元（SCR）システムを搭載した船舶用ディーゼルエンジンに関する特別な要求事項に関し、NO<sub>x</sub>技術コード2008の追加的側面に対応する2017年ガイドラインの改正（決議MEPC.291(71)、決議MEPC.313(74)で修正）」に関する新たなアウトプットを含めることに合意し、関連機関としてPPR小委員会を割り当て、作業完了までに1会期を必要とすることとした。委員会はまた、このアウトプットの作業範囲について以下のように合意した：

「事前認証手続きの明確化、複数のエンジンが共通のSCRシステムに接続されているSCR設備の認証に関する追加ガイダンスの開発など、曖昧さを取り除き一貫した適用を確保するために2017年SCRガイドラインを更新すること」

## 船舶に搭載される既存の船用ディーゼルエンジンの再認証手続きに関するNO<sub>x</sub>技術コード2008の改訂に関する新たな出力提案

14.3 委員会は、船舶に搭載される既存の船用ディーゼルエンジンの再認証手順に関し、NO<sub>x</sub>技術コード2008を改正するための新しいアウトプットを提案する文書MEPC80/14/2（デンマーク、ドイツ）を、提案に対する議長の予備評価とともに検討した（MEPC80/WP.3、附属書）。

14.4 議論の結果、委員会は、隔年後の委員会議題として、「船舶に搭載される既存の船用ディーゼルエンジンの再認証手続きに関するNO<sub>x</sub>技術コード2008の改正」含めることに合意し、PPR小委員会を関連機関とし、作業完了までに1回の会期を設けることとした。委員会はまた、このアウトプットの作業範囲について以下のように合意した：

- .1 NO<sub>x</sub>技術コード2008を改正し、「既存エンジンの改造」の定義を導入する、
- .2 窒素酸化物排出規制のレベルを維持しつつ、エネルギー効率を向上させるために、船舶に搭載されている既存のディーゼルエンジンを最新のエンジン技術に改造する際の再認証を改善するために、NO<sub>x</sub>技術コード2008の手続きを修正する。

### PPR小委員会の隔年議題とPPR11の暫定議題

14.5 委員会は、議題5で合意したことを再確認した：

- .1 アウトプット1.21のタイトルを「侵略的水生種の移入を最小化するための船舶の生物付着の抑制及び管理に関する2011年ガイドラインのレビュー（決議MEPC.207(62)）」から「水中クリーニングに関する事項のガイダンスの策定」に変更し、名称を変更したアウトプットの目標完了年を2025年とする；
- .2 アウトプット2.15のタイトルを「船用ディーゼルエンジンの複数のエンジン運転プロファイルの使用及び試験サイクルの明確化に関するMARPOL附属書VI及びNO<sub>x</sub>技術コードの改正の策定」に変更する。
- .3 アウトプット1.26（MARPOL附属書IV及び関連ガイドラインの改訂）の範囲を拡大し、MARPOL附属書IVに基づくすべての船舶（すなわち、下水処理施設を設置した船舶のみならず）に対する下水管理計画及び記録保持の規定を導入する。

14.6 その後、委員会は、文書PPR10/18/Add.1の附属書15に記載された、2022-2023年の隔年のPPR小委員会の現状報告書に言及した。この会期での関連決議を考慮し、委員会は、2024-2025年の2年ごとのPPR小委員会の議題書とPPR11の暫定議題書をそれぞれ附属書23と24に記載のとおり承認した。

## CCC及びIII小委員会の隔年議題とCCC9及びIII9の暫定議題

14.7 MSC106とMEPC79が、CCCとIII小委員会の隔年開催と、CCC9とIII9の暫定議題書（MSC106/19、附属書27と28）を承認されたことをMSC107が確認し、委員会は、これらの両方を同時に確認した。

## 2022-2023年の隔年のMEPCのアウトプット状況

14.8 通常の慣行として、不必要な作業の重複を避けるため、*機関の戦略計画適用*（決議A.1111(30)）の paragraph 9.1 に従い、アウトプットの状況は委員会報告書の附属書として会合後にのみ作成されることを再確認し、委員会はC129に対し、附属書25に記載するとおり、2022-2023年の隔年のMEPCのアウトプットの状況報告書に留意するよう求めた。

## 2024-2025年の隔年におけるMEPCのアウトプット案

14.9 委員会は、文書MEPC80/WP.5（事務局）を審議し、附属書26に記載する2024-2025年の隔年におけるMEPCのアウトプット案、及び附属書27に記載する隔年の委員会議題に関するアウトプット案を承認した。事務局に対し、この会期のアウトプット、特に新たなアウトプットの提案に関し、アウトプットをレビューし、C129に提出し承認を得るため、適切な場合には必要な修正を行うよう要請した。

## 2024-2025年2カ年における委員会及びその補助機関の活動、優先事項、会議週間計画

14.10 委員会は、委員会の作業方法（MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4） paragraph 3.5 において、委員会議長が、事務総長の関連予算提案に含めることを目的として、今後2年の委員会及びその補助機関の活動、優先事項、会議に関する合同計画を各委員会に提出するよう求められていることを再確認した。

14.11 MSC議長及びMEPC議長が提案した会議週間計画（MEPC80/14）を審議し、MSC107がMEPCの同時決定を条件として、22.4週間の会議週間計画を承認したことに言及した：

- .1 2024-2025年の2年における委員会および小委員会の活動計画と優先事項に関する情報に言及；
- .2 事務総長の関連予算案に盛り込むため、2024-2025年の2年におけるMSC、MEPC及びその補助機関の会議週間計画案を承認した。
- .3 候補となる中期措置及び関連する包括的影響評価の策定スケジュール（*船舶からのGHG排出量削減に関する2023年IMO戦略、セクション6*）に従い、2024-2025年の2年間のMSC、MEPC及びその補助機関の会議週間を延長できることに言及した（すなわち、2025年秋に1日または2日の臨時MEPC会議）。

14.12 ICSのオブザーバーは、IMOの脱炭素化作業に関連する実質的かつ緊急な作業の流れを含め、本委員会の継続的な作業負荷が大きいため、MEPC会議の期間と頻度が設定されている場合、これらの複雑な問題に関して委員会がタイムリーに合意に達するには時間が不足する可能性があるとの懸念を表明した。オブザーバーはまた、2024-2025年の2年間でMEPCに割り当てられる時間を増やすことを検討するよう勧告した。

### MEPC81の議題に含まれる項目

14.13 委員会は、文書MEPC80/WP.4（事務局）を審議し、この会期での決定を考慮に入れ、附属書28に記載されるMEPC81の議題項目を承認した。

### MEPC81の暫定日程

14.14 委員会は、MEPC81が2024年3月18日から22日に開催される予定であることに言及した。

### 対応グループ

14.15 委員会は、それぞれの議題において、以下の対応グループを編成することを決定したことを再確認した：

- .1 BWM条約の見直しに関する対応グループ；
- .2 LCAフレームワークのさらなる策定に関する対応グループ。

### MEPC81で編成が予想されるグループ

14.16 委員会は、各議題項目での決定を考慮し、MEPC81では以下のグループが編成される可能性があると予想した：

- .1 大気汚染とエネルギー効率に関する作業グループ；
- .2 船舶からの温室効果ガス排出量削減に関する作業グループ；
- .3 義務規則の改正に関する草案作成グループ；
- .4 バラスト水審査グループ；
- .5 海洋プラスチックごみ作業グループ；
- .6 PSSAと特別地域の指定に関する技術グループ、

ここでは議長が、各議題及び他のすべての議題項目に関して提出された文書を考慮し、MEPC81のかなり前に、そのようなグループの最終的な選定について委員会に助言する。

### 会期中の会議

14.17 委員会は、理事会の承認を条件として、以下の開催を承認した：

- .1 2024年4月15日から19日に開催される、船舶からの温室効果ガス排出削減に関する作業部会第16回会議；
- .2 2024年のESPH技術グループの会期中会議。

## 15 2024年度会長及び副会長の選出

15.1 委員会は、手続規則18条に則り、全会一致で、ハリー・コンウェイ博士（リベリア）を議長に、ハンチャン・タン氏（シンガポール）を副議長に再選した（いずれも2024年）。

## 16 その他業務

### 最近の機関間活動

16.1 委員会は、最近の省庁間活動に関する文書MEPC80/16（事務局）に記載された情報に言及し、事務局に対し、委員会の作業に関連する重要な省庁間協力があれば、引き続き委員会に通知するよう求めた。

### 排出規制区域案の策定

16.2 委員会は以下の文書を審議した：

- .1 MEPC80/16/2（カナダ）、関連する利害関係者とのカナダの関与に関する情報を提供し、MARPOL附属書VIの規則13及び14ならびに附録IIIに従い、カナダ北極海水域の排出規制区域（ECA）を指定する提案をMEPC81に提出するカナダの意向を委員会に通知する；この提案は、カナダ北極海域における船舶からの窒素酸化物、硫黄酸化物、粒子状物質の排出を防止、削減、管理する必要性が実証された場合に、ECAを指定する；
- .2 MEPC80/16/5（ICC）、カナダがカナダ北極海海域でのECA指定を提案する意向を歓迎してコメントするとともに、気候危機を引き起こすことなく最も大きな影響を受けているイヌイットのコミュニティに経済的苦難が生じて影響を与えることのないよう、公平な移行フレームワークを伴う必要があると強調；
- .3 MEPC80/16/6（FOEI他）は、有害な海運排出への取り組みに向けた重要な一歩として、カナダの北極海海域におけるECA指定の意向表明、及び北東大西洋沿岸国の水域におけるECA指定の意向表明を歓迎し、ECAの経済・健康・環境上の便益を最大化する観点から、これらと進行中の他のイニシアティブとの間で可能な限り統合されたアプローチを提唱。

16.3 発言した全ての代表団は、カナダ北極海海域におけるECA設立に向けたカナダ政府のイニシアチブを歓迎し支持を表明するとともに、カナダによるMEPC81への提案提出を期待した。

16.4 イヌイット極域評議会のオブザーバーは、文書MEPC80/16/5のコメントを強調し、カナダ北極海海域で想定されるECAについて、よりクリーンな燃料を使用するためのコスト増が、気候変動に脆弱なイヌイットのコミュニティに不釣り合いな形で転嫁されないよう、公平な移行フレームワークを伴うことの重要性を繰り返し述べた。太平洋環境、FOEI、WWFのオブザーバーもカナダによる意思表明を歓迎し、WWFのオブザーバーは他の加盟国に対し、船舶からの有害な大気排出から北極圏を保護するため、追加的なECAを編成できるよう、同様のアプローチを早急に検討するよう呼びかけた。

16.5 議論中、議題項目5で言及された、文書MEPC80/INF.35に記載された北東大西洋ECA指定の可能性に関する進行中の作業に関する情報が再確認され、歓迎された。この関連で、ノルウェーの代表団は、現在北海に設定されている既存のNO<sub>x</sub>及びSO<sub>x</sub>ECAを拡大し、MARPOL附属書IIでノルウェー海として定義されている海域の残りのノルウェー沿岸をカバ

—することを提案する文書をMEPC81に提出する意向を委員会に通知した。

16.6 その後、委員会は、文書MEPC80/16/2の情報、文書MEPC80/16/5とMEPC80/16/6のコメントと提案に言及した。

### スリランカ南部の交通分離計画

16.7 同委員会は、スリランカのドンドラヘッドの南における交通分離スキーム（TSS）をめぐる環境と安全の問題を概説した文書MEPC80/16/3（IWC他）を審議した。この問題に関して実施されたアウトリーチ活動の経緯を説明する。；新しい交通分離スキームの設立を支援し、共同提案者の見解では、既存のTSSの南15海里に設けられるこの新しいスキームが、この主要な東西の航路を通過する数千の船舶や小型漁船に対して著しい環境および安全の利益をもたらすと考えられ、既存のTSSの周辺海域で餌をとっていた絶滅危惧種のシロナガスクジラと船が衝突するリスクが大幅に減少する；共同提案者はこの問題に関してMSC108に適切な提出を行うつもりであることを委員会に通知する。

16.8 スリランカの代表団は、委員会の議題採択中に、文書MEPC80/16/3を審議しないよう要請したことを再確認し、同文書の内容を断固として拒否する理由を詳細に説明する声明を発表し、ドンドラヘッドの南で既存のTSSを修正することにより新たなTSSを創設する提案に断固として反対することを表明した。スリランカ政府が、航行の安全に関する国際的な規制を遵守し、海洋環境を保護することを約束することを確認し、委員会に対し、スリランカ政府が引き続き、海洋の安全及び環境に関するあらゆる懸念に対処するために必要な監視・見直し・措置を講じるよう努力することを通知した。要請により、スリランカ代表団の声明全文を附属書30に掲載する。

16.9 また、多数の代表団が、関連する沿岸国（この場合はスリランカ）との協議が行われていないことを理由に、委員会による文書MEPC80/16/3の更なる審議を支持しなかった。この点に関し、ある代表団は、船舶の航路の改正は関係する沿岸国によって提起され、SOLAS規則V/10に従って設定された船舶の航路に関する一般規定に言及し、特に、TSSを採択または改正するかどうかを決定する際に考慮されるべき要素を列挙したパラグラフ3.2、及び関係する沿岸国の合意なしに機構がいかなる航路システムも採択または改正できない状況を列挙したパラグラフ3.4に言及した。同代表団は、文書MEPC80/16/3には、船舶の航行システム及び船舶通報システムに関する提案の作成に関するガイダンス・ノート（MSC/Circ.1060）で規定されたすべての要素が含まれていないことに言及し、文書MEPC80/16/3の共同提案者は、関係する沿岸国と詳細な協議を行うべきであり、この会期ではこの文書について更なる審議を行わないよう提案した。

16.10 IWCのオブザーバーは、スリランカ以南のインド洋北部のシロナガスクジラの個体群に対する船舶衝突リスクの問題について、数年にわたりIWCが審議してきたことに関する声明を発表し、文書MEPC80/16/3の提案が実施されれば、インド洋北部のシロナガスクジラの保護が大幅に改善されるとの見解を表明した。要請に応じて、IWCのオブザーバーによる声明の全文を附属書30に掲載する。

16.11 WSCのオブザーバーは、文書MEPC80/16/3に記載された、スリランカ南部の現在のTSSで発生した2つの問題に関して声明を発表し、特に、これらの問題に対処するためにスリランカ政府と協力する機会を歓迎した。要求された通り、WSCのオブザーバーによる声明の全文は附属書30に記載されている。INTERTANKOとBIMCOのオブザーバーは、文書MEPC80/16/3が、両機関の会員が運航する船舶の船長が指摘し、経験した問題を提起する意図で、協力の精神に基づき提出されたものであり、スリランカの関係当局と協力する機会も歓迎すると述べた。

16.12 カナダ代表団は、鯨類に対するリスクを軽減するために交通分離スキームを移動させることの利点を評価することは、効果的なアプローチになりうるとの見解を表明したが、一方で、そのような事業は、航行の安全性を十分に審議し、新たな交通分離スキームに関連するあらゆるリスクを特定する必要があることを認識した。カナダ代表団はまた、過去にカナダ東部で、また現在はカナダ西部で、このような演習を実施した経験を、関心のある締約国と共有する意思があることを表明した。

16.13 以上を踏まえ、委員会は、文書MEPC80/16/3及びこの会期で表明されたコメントと懸念に言及することに合意し、利害関係者にこの問題についてさらに協議するよう求めた。

#### 船舶間輸送の頻度の増加とそれに伴う環境リスク及び懸念

16.14 委員会は、制裁や高額の保険料を回避するため、「darkoperations」（衛星中継器をオフにし、位置の改ざんや針路の逸脱など、難読化する他の方法を使用すること）を使用する船舶を含む、海上での船舶間（STS）輸送の増加のために存在する潜在的な環境リスクと、世界的な汚染防止と責任・補償制度への影響と懸念に対する認識を高める文書MEPC80/16/4（オーストラリア他）を審議の対象とした。また、同文書の附属文書には、加盟国およびすべての関係者に対し、海事部門における「darkshipping」の不法操業を防止するための行動を促進するよう促す総会決議案が記載されている。

16.15 その後の議論では、発言したほとんどの代表団が、文書MEPC80/16/4に概説された懸念を支持または認識し、同文書のパラグラフ13から16の措置を支持し、また、他の加盟国または国際機関からのコメントや修正案とともに、総会決議案をA33に付託し、最終化と採択に向けて総会でさらに検討することを審議した。この関連で、ウクライナの代表団は附属書30に記載する声明を発表した。

16.16 INTERTANKOのオブザーバーは委員会に対し、秘密裏にSTSを実施すべきではないこと、すべてのSTSはMARPOL規則またはその他の業界基準を遵守し、完全な視界の下で実施されるべきであること、また、なぜ大洋の真中でSTSが実施されるのかについては不可解であるとのINTERTANKOの見解を伝えた。文書MEPC80/16/4の提案に関し、オブザーバーは、「goingdark」、「darkshipping」、「shadowfleet」といった曖昧な用語に懸念を表明し、この点及び合法的なSTS業務と違法なSTS業務を区別する必要性について、以下のコメントを発表した：

- .1 どのような決議案であれ、「darkshipping」と「shadowfleet」の定義を盛り込み、各国は誰に対して行動を起こすべきかを明確にすべきである；
- .2 「goingdark」という用語については、AISをオフにする正当な運用上の理



由があった。タンカーは、貨物運行中、送信アウトプットを1Wに下げよう推奨されており、そのような低出力送信は、950kmの軌道を周回するAIS衛星に拾われない可能性があった；さらに、AIS信号はオマーン湾の船舶を標的にするために使用され、その後、これらの船舶の一部が攻撃を受けた。従って、送信を受け取らなかったからといって、不法行為と同義とみなすことはできない；

- .3 沿岸国は、自国の沿岸から1,000海里までのすべての船舶について、そのようなデータを受け取る権利を保持しているため、船舶を識別する手段としてLRITシステムに言及すべきである。

16.17 ICSのオブザーバーは委員会に対し、一般論として、制裁を回避する操作に対処するために導入される措置を支持すると述べた。しかし、オブザーバーは、「darkfleet」の正確な意味に関して、より明確な説明が必要であるとコメントし、運航上及び保安上の懸念からAISをオフにした状態で沿岸国の管轄外で実施される合法的なSTS運航と、制裁を回避するために実施される違法な運航とを区別する必要があると警告し、特に、STS運航がMARPOL附属書Iの第8章に規定される管轄を超えて実施されている場合、旗国管理当局にSTS運航を管理するよう求める総会決議案の勧告を支持した。

16.18 ITFのオブザーバーは、総会決議案への支持を表明し、決議案の前文第11パラグラフに、「乗組員の安全と福祉」と並んで「犯罪化」という言葉を加えるよう提案した。同オブザーバーは、ITFが定期的に、船舶に乗船する船員から、自らの指示した行動が海洋汚染につながりかねないこと、また犯罪に巻き込まれることへの懸念について、個別の懸念を受け取っていることを報告し、環境保護へのコミットメントが、誰に責めを負わせるかに焦点を当てることで影を潜めかねないことを戒め、LEGでこの問題を提起した文書MEPC80/16/4の共同提案者に感謝の意を表した。さらに、ITFのオブザーバーは：

- .1 総会決議案の前文第3パラグラフにある決議A.1142(31)の再確認、特にGISISのコンタクトポイント・モジュールの船舶登録機能を支持した；
- .2 INTERTANKOの「goingdark」という表現に関するコメントに共鳴した；
- .3 総会決議案の前文第5パラグラフに角括弧で囲まれている「船員の訓練と認証」に関する言及について、特に、船員の訓練と認証がどのように実施されるのか、何を訓練するのか、認証プロセスにどのように反映されるのか、について質問が出された。

16.19 ある代表団は、いかなる措置の実施も、国際条約や地域の法令に定められているような、石油の合法的な輸送や石油貨物のSTS輸送において、海運会社の円滑な運営に障害を生じさせるべきではないと強調した。

16.20 イラン・イスラム共和国代表は声明を発表し、文書MEPC80/16/4の共同提案者が表明した懸念は、UNCLOSの関連条文やSOLAS及びMARPOLの規則で対処されており、総会決議の策定は不要であるとの意見を表明した。さらに、イラン・イスラム共和国代表は、文書MEPC80/16/4及び提案されている総会決議の特定の表現に懸念を表明し、IMOは、その中核文書において国際的に認められた用語から逸脱すべきではなく、それは好ましくない前例を作ることになると助言した。要請に応じて、イラン・イスラム共和国の声明全文を附属書30に掲載する。

16.21 別の代表団は、イラン・イスラム共和国代表団が表明した懸念と同じ懸念を共有した。特に、具体的な定義が理解しにくい「darkshipping」など、総会決議案で使用された一部の用語や表現について懸念を表明した。この代表団は、IMOは慎重であるべきであり、法的に有効で定義された用語を使うべきであり、その権限を越えてはならず、IMOの権限に疑問を生じさせたり、IMOのイメージを損なう危険性のある不明確な表現を使ったり、軽々しく使ったりしてはならず、潜在的な誤解や業界の汚名を避けるべきであるとの見解を示した。同代表団はまた、合法的なSTSの引き渡しに関してINTERTANKOとICSの懸念を共有し、委員会がまず関連する概念と対処すべき具体的な業務を明確に定義し、それから初めて潜在的な措置の審議に着手するよう提案した。

16.22 議論の結果、委員会は、旗国、港湾国、沿岸国が文書MEPC80/16/4のパラグラフ13から16で特定された行動に取り組むことへの一般的支持があること、また、加盟国及び関係するすべての利害関係者に対し、海事分野における闇海運の不法操業を防止するための行動を推進するよう促す総会決議案への一般的支持があることで合意した。

16.23 以上を踏まえ、委員会は、文書MEPC80/16/4の附属書に記載された総会決議案を、この会期で表明されたコメントと意見とともに、第33回総会に送付し、A33での最終化と採択を視野に入れた更なる審議を行うことで合意した。この点に関して、委員会は、加盟国または国際機関がこの件に関してさらにコメントや提案を行う場合には、それに応じてA33に文書を提出できることに言及した。

## その他の資料

16.24 委員会は資料の情報に言及した：

- .1 コロンビアの港湾区域における船舶及びプレジャーボートの船体付着物による生物学的汚染リスクの管理に関するMEPC80/INF.22（コロンビア）；
- .2 MEPC80/INF.38（FOEI）、その附属書に「未処理の業務？船舶の中水処理-環境リスク要因と規制的手法の可能性のレビュー」を記載。

16.25 委員会は、文書MEPC80/16/1（IACS）が議題5（大気汚染防止）で審議されたことを再確認した。

## 弔辞

16.26 委員会は、FOEIのオブザーバーとしてPPR小委員会やMEPCの会議に頻繁に出席していたバーナー・ウィルソン氏の最近の逝去に大きな悲しみをもって言及した。委員会は、同機構の活動に対するウィルソン氏の貢献に感謝の意を表明するとともに、ウィルソン氏の家族と同僚に心からの哀悼の意を表した。

## 謝辞

16.27 委員会は、最近その職務を退いた、退職した、あるいは他の職務に移った、あるいは移ろうとしている以下の代表団及び事務局メンバーに対し、その業務への貴重な貢献に対する感謝の意を表明し、彼らの退職後の長い幸せ、あるいは場合によっては新たな職務での成功を祈った：

- シルビア・アスギル氏 (IMO事務局) (退任)
- ダミアン・シュヴァリエ氏 (フランス) (新任務)
- ペトラ・ドゥブコワ氏 (EC) (新任務)
- クレオパトラ・ドゥンピア=ヘンリー博士 (WMU) (退任)
- ウンニ・エイネモ氏 (IBIA) (新任務)
- フレデリック・ケニー氏 (IMO事務局) (退任)
- スベリール・コンドソン氏 (アイスランド) (退任)
- リチャード・メイソン氏 (EC) (退任)
- ハンチャン・タン氏 (シンガポール) (新任務)
- ジュヌヴィエーヴ・ヴァン・ロッサム氏 (フランス) (退任)

## 17 第80会期に関する委員会報告書の審議

17.1 会期報告書草案 (MEPC80/WP.1) が事務局により作成され、委員会の審議に供された。2023年7月7日 (金) に開催された会議では、各国代表団に報告書草案に対するコメントを提出する機会が与えられ、事務局は、提出されたコメントに基づき、編集上の修正や変更を加えた改訂報告書草案 (MEPC80/WP.1/Rev.1) を作成した。個々の声明の最終決定を含め、編集上の更なる修正及び改善を希望する加盟国及び国際機関は、委員会の作業方法 (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4) のパラグラフ4.37及び4.38に従い、2023年7月21日23時59分 (UTC+1) を期限として、書簡でこれを行うよう求められた。

17.2 上記期限までにコメントはなく、委員長と協議の上、事務局が委員会報告書を確定した。会期は、手続規則35に従い、2023年7月21日23時59分 (UTC+1) に閉会した。

### 他のIMO機関に要請された措置

17.3 総会はその第33会期において、次のことを行うよう招請される：

- .1 LEG110 (パラグラフ2.4及び附属書1) で修正された、支援を必要とする船舶の避難場所に関するガイドラインに関する総会決議案を、採択を視野に入れて審議する；
- .2 文書MEPC80/16/4の附属書に記載される、海事セクターにおける「darkshipping」の不法操業を防止するための行動を推進するよう加盟国及びすべての関係者に促す総会決議案を、MEPC80で表明されたコメント及び意見 (パラグラフ16.14～16.23) とともに、最終決定及び採択に向けて審議する。

17.4 理事会はその第129会期において、次のことを行うよう要請される：

- .1 第80回MEPC会期の報告書を審議し、IMO条約第21条(b)に従い、コメント及び勧告を添えて、第33回総会に送付すること；
- .2 船舶の安全かつ環境的に健全なリサイクルのための香港国際条約（香港条約）の発効条件は、バングラデシュとリベリアの加盟により2023年6月26日に満たされ、条約は2025年6月26日に発効することに言及すること（パラグラフ1.9～1.12）；
- .3 委員会は、MSC106及びLEG110と同調し、LEG110で修正された、支援を必要とする船舶の避難場所に関するガイドラインに関する総会決議案を承認したことに言及すること（パラグラフ2.4及び附属書1）；
- .4 戦略的方向性3（気候変動への対応）の文章を確定する際、船舶からの温室効果ガス排出削減に関する2023年IMO戦略を考慮に入れること（パラグラフ2.8）；
- .5 国際汚染物質撤廃ネットワーク（IPEN）がIMOの協議資格を与えられることに異議が表明されなかったことに言及すること（パラグラフ2.9、2.10）；
- .6 ロシア連邦とウクライナの間で進行中の軍事衝突と、国際海運、海洋環境、船員に対するその影響に関連する事項に関してなされたコメントと決定に言及すること（パラグラフ2.11から2.22）；
- .7 委員会は、バラスト水記録簿の書式に関するBWM条約の附録IIの改正を採択したことに言及すること（第3節及び附属書2）；
- .8 バラスト水管理に関連する問題、特にバラスト水管理条約に関連する経験構築段階における条約レビュー計画の承認、バラスト水管理及びバラスト水管理計画策定のためのガイドライン（G4）及びバラスト水交換のためのガイドライン（G6）の修正の採択に関する委員会の措置に言及する；バラスト水管理条約の下でのバラスト水の記録保持及び報告に関する事項のガイダンス及び電子記録簿の使用に関するガイドラインの承認すること；MEPC81での採択を視野に入れた、電子記録簿の使用に関するBWM条約の規則A-1及びB-2の改正案の承認すること（セクション4及び附属書3～7）；
- .9 大気汚染防止に関連する問題、特に熱廃棄物処理装置に関する2023年ガイドラインの採択、蒸気システムに代わる船用ディーゼルエンジン、低引火点燃料、その他の燃料油関連の問題に関するMARPOL附属書VI改正案の承認、MARPOL附属書VIの規則26、27、28に基づくバイオ燃料の使用に関する暫定ガイダンス（第5章、附属書8～10）の承認に関する委員会の措置に言及すること；

- .10 船舶のエネルギー効率に関連する問題に委員会がとった措置、特にエネルギー効率設計指標 (EEDI) の調査及び認証に関する2022年ガイドラインの改正案、並びにEEXI要件に適合するための軸／エンジン出力制限システム及びパワーリザーブの使用に関する2021年ガイドラインの改正案の採択に言及する；IMO船舶燃料油消費量データ収集システムに輸送作業に関するデータを含め、粒度を向上させ、IMODCSデータにアクセスできるようにすることに関するMARPOL附属書VIの附属書IXの改正案の承認；短期GHG削減措置のレビュー計画を承認すること（セクション6、附属書11～13）；
- .11 特に、船舶からのGHG排出量削減に関する2023年IMO戦略の採択という画期的な決定、すなわち、国際海運からのGHG排出量削減に対するIMOの継続的かつ強化されたコミットメントを概説し、緊急の課題として、この戦略の関連で、公正かつ公平な移行を推進しつつ、可能な限り早期の段階的廃止を目指すこと、船舶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) の採択に言及すること；MEPC80とMEPC81の間の船舶からのGHG排出量削減に関する会期中作業の承認した。これには、中期的GHG削減措置のバスケットの包括的影響評価を開始するための作業の基準、LCAフレームワークの更なる策定に関する対応グループの編成、持続可能性の側面もしくは認証及び第三者検証の問題に関する既存慣行のレビューの作業の基準、船舶燃料のライフサイクルGHG強度に関する専門家ワークショップの委託条件、ISWG-GHG16の委託条件が含まれる；委員会は、MSC107で承認された「新技術及び代替燃料を使用する船舶からのGHG排出量削減を支援するための安全規制フレームワークの策定」（セクション7及び附属書14～16）に関する新たなアウトプットに関連機関として関与することに合意した；
- .12 船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画から派生するフォローアップ作業に関する委員会の審議に言及すること（セクション8）；
- .13 PPR10の結果に関する委員会の措置、特に危険物質及び有害物質(HNS)の流出への対応に関する業務ガイドの言及、及び、侵略的水生種の移動を最小化するための船舶の生物付着の制御及び管理に関する2023年ガイドライン、及び危険物質の目録策定のための2023年ガイドラインの採択をすること（パラグラフ9.1～9.20、附属書17、18）；
- .14 PPR10で出されたハイブリッドシステムの使用経験に関するコメント（パラグラフ9.21と9.22）に言及すること；
- .15 MARPOL第1議定書V条改正案の承認に関するCCC8の残りの結果について、委員会がとった措置に言及すること（パラグラフ10.1及び附属書19）；
- .16 SDC9の結果について委員会がとった措置、特に、海洋生物への悪影響に対処するための海運からの水中放射騒音低減のためのガイドライン改訂版の承認に言及すること（パラグラフ10.2～10.9）；

- .17 特別域、ECA、PSSAの特定と保護に関連する問題、特に、国際海運から鯨類を保護するための地中海北西部におけるPSSAの指定と、MARPOL附属書I及びVの紅海及びアデン湾特別域の発効日を2025年1月1日とすることについて、委員会がとった措置に言及すること（第11章及び附属書20～22）；
- .18 海洋環境保護のための技術協力活動に関連する問題について、特に2024-2025年の隔年の海洋環境に関するテーマ別優先事項の承認に関する委員会がとった措置に言及すること（第12項）；
- .19 委員会は、MSC107の決定に従い、海上安全委員会、海洋環境保護委員会及びその補助機関の機構と作業方法の改正（MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4）を承認したことに言及すること（セクション13）；
- .20 選択触媒還元（SCR）システムを搭載した船用ディーゼルエンジンに関する特定の要件に関し、NO<sub>x</sub>技術コード2008の追加的側面に対応する2017年ガイドラインの改正（決議MEPC.291(71)、決議MEPC.313(74)で修正）に関する新しいアウトプットを支持こと、及び「船舶に搭載される既存の船用ディーゼル機関の再認証手続きに関するNO<sub>x</sub>技術コード2008の改正」を、PPR小委員会を関連機関とする委員会の2年後の議題に含めること（パラグラフ14.1～14.4）；
- .21 アウトプット1.21及び2.15のタイトルをそれぞれ「水中洗浄に関するガイダンスの策定」及び「船用ディーゼル機関の複数の機関運転プロファイルの使用及び試験サイクルの明確化に関するMARPOL附属書VI及びNO<sub>x</sub>技術コードの改正の策定」に変更することを承認すること（14.5項）；
- .22 2022-2023年の2カ年におけるMEPCのアウトプットの状況報告書に言及すること（パラグラフ12.8及び附属書25）；
- .23 2024-2025年の2カ年におけるMEPCのアウトプット案と、委員会の2年後の議題に関するアウトプット案を承認すること（パラグラフ14.9、附属書26及び27）；
- .24 中期措置候補の策定および関連する包括的影響評価のスケジュール（船舶からの温室効果ガス排出削減に関する2023年IMO戦略、セクション7）に従い、2024-2025年の2年間におけるMSC、MEPCおよびその補助機関の会議週案を延長できることに言及し、事務総長の関連予算提案に含めるため、2024-2025年の2年間におけるMSC、MEPCおよびその補助機関の会議の週間計画案（MEPC80/14）を承認すること；
- .25 委員会は、MEPC81の暫定議題（パラグラフ14.13及び附属書28）に含まれる項目を承認したことに言及すること；

- .26 船舶からの温室効果ガス排出削減に関する会期中作業グループ第16回会議を2024年4月15日～19日に開催すること、ESPH技術グループの会合期間中会合を2024年に開催することを承認すること（パラグラフ14.17）；
- .27 委員会は、2024年の議長にHarryConway博士（リベリア）を、副議長にHanqiangTan氏（シンガポール）を選出したことに言及すること（パラグラフ15.1）。
- .28 委員会は、文書MEPC80/16/4の附属書に記載された、海事セクターにおける「darkshipping」の違法操業を防止するための行動を促進するよう加盟国及びすべての関係ステークホルダーに促す総会決議案を、MEPC80で表明されたコメント及び意見とともに、第33回総会に送付し、最終化及び採択を視野に入れた更なる審議に付すことに合意したことに言及すること（パラグラフ16.14～16.23）。
- 17.5 海上安全委員会は、第108回会期において、以下を行うよう要請される：
- .1 委員会は、MSC106及びLEG110と同調し、LEG110で修正された、支援を必要とする船舶の避難場所に関するガイドラインに関する総会決議案を承認したことに言及すること（パラグラフ2.4及び附属書1）；
- .2 委員会は、"fitted", "provided", "installed"又は"installation"という用語を使用する、新たな義務規則又は非義務規則、又は既存の規則の改正に関する将来の決議の適用声明が、MEPCの権限下にある規則について、そのような用語の意図する意味の明確な理解を提供すべきであることを確認したことに言及すること（パラグラフ2.2）。
- .3 ロシア連邦とウクライナの間で発生中の軍事衝突と、国際海運、海洋環境、船員に対するその影響に関連する事項に関してなされたコメントと決定に言及すること（パラグラフ2.11から2.22）；
- .4 委員会が、電子バンカー引渡証に関するMARPOL附属書VI規則18.5及び18.6の統一解釈（パラグラフ5.24及び附属書10）を承認した；
- .5 委員会が、低引火点燃料及びその他の燃料油に関するMARPOL附属書VI改定案を承認したことに言及すること（パラグラフ5.37及び附属書9）；
- .6 委員会が、MSC107で承認された「新技術及び代替燃料を使用する船舶からのGHG排出量削減を支援するための安全規制フレームワークの開発」に関する新しいアウトプット（パラグラフ7.47）に関連機関として関与することに合意したことに言及すること；
- .7 委員会が、船舶からのGHG排出量削減に関する2023年IMO戦略に関する決議MEPC.377(80)を採択し、国際海運からのGHG排出量削減に対する機構の継続的かつ強化されたコミットメントを概説し、緊急の問題として、可能な限り早期の段階的廃止を目指す一方、本戦略の文脈で、公正かつ公平な移行を推進することに言及すること（パラグラフ7.54、附属書15）；

- .8 決議MEPC.377(80)が、2023年IMO温室効果ガス戦略の安全な実施において、船員やその他の海事専門家への影響を含む人的要素に取り組むことの重要性を認めていることに言及すること（パラグラフ7.54及び附属書15）；
- .9 委員会が、MSC107がSOLAS第V章（パラグラフ10.1及び附属書19）の関連改正案を承認したことに言及し、MEPC81での採択を視野に入れ、MARPOL第I議定書第V条の改正案を承認したことに言及すること；
- .10 委員会は、海洋生物への悪影響に対処するための海運からの水中放射ノイズ低減ガイドライン改定に関するMEPC.1/Circ.906を承認したことに言及すること；文書SDC9/16/Add.1の附属書2に記載されている「商船による水中騒音の低減に関する2014年のガイドライン（MEPC.1/Circ.833）の悪影響を受ける海洋生物への対応と次の手順の特定」に関するアウトプット1.16の対象完了年を延長することに同意したこと；エネルギー効率と水中騒音の関係に関する専門家ワークショップを開催することを承認したこと（パラグラフ10.2～10.9）；
- .11 委員会は、モデルコースを一般的にeラーニング研修教材に転用すべきではないというHTW小委員会の助言に同意し、同時に決定を行ったことに言及すること（パラグラフ10.10と10.11）；
- .12 委員会は、提案されたPSSAの関連保護措置に関するNCSR10とMSC107の結果を考慮し、特に敏感な海域としての北西地中海の指定に関する決議MEPC.380(80)を採択したことに言及すること（パラグラフ11.2、11.3、11.13.1、附属書20）；
- .13 委員会は、MSC107の決定に従い、海上安全委員会、海洋環境保護委員会及びその補助機関の機構と作業方法の改正（MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4）を承認したことに言及すること（セクション13）；
- .14 委員会は、2024-2025年の隔年PPR小委員会の議題書、及びPPR11の暫定議題書（パラグラフ14.6、附属書23と24）を承認したことに言及；
- .15 委員会が、2024-2025年の2年間のMSC、MEPC、及びこれらの補助機関の会議週間計画案（MEPC80/14）を承認し、事務総長の関連予算案に盛り込んだことに言及し、中期措置の候補案と関連する包括的影響評価（船舶からの温室効果ガス排出削減に関する2023年IMO戦略、セクション7）の策定スケジュールに従い、提案された会議週間を延長する可能性があること（すなわち、2025年秋に1日または2日の臨時MEPC会期）に言及（パラグラフ14.10～14.12）；
- .16 委員会は、文書MEPC80/16/4の附属書に記載された、海事セクターにおける「darkshipping」の違法操業を防止するための行動を促進するよう加盟国及びすべての関係ステークホルダーに促す総会決議案を、MEPC80で表明されたコメント及び意見とともに、第33回総会に送付し、最終化及び採択を視野に入れた更なる審議に付すことに合意したことに言及すること（パラグラフ16.14～16.23）。
- 17.6 法務委員会は、その第111会期において、以下を行うよう要請される：
- .1 委員会は、MSC106及びLEG110と同調し、LEG110で修正された、支援を必要とする船舶の避難場所に関するガイドラインに関する総会決議案を承



認したことに言及すること（パラグラフ2.4及び附属書1）；

- .2 ロシア連邦とウクライナの間で発生している軍事衝突と、国際海運、海洋環境、船員に対するその影響に関連する事項に関してなされたコメントと決定（パラグラフ2.11～2.22）に留意すること；
- .3 委員会は、文書MEPC80/16/4の附属書に記載された、海事セクターにおける「darkshipping」の違法操業を防止するための行動を促進するよう加盟国及びすべての関係ステークホルダーに促す総会決議案を、MEPC80で表明されたコメント及び意見とともに、第33回総会に送付し、最終化及び採択を視野に入れた更なる審議に付すことに合意したことに言及すること（パラグラフ16.14～16.23）。

17.7 円滑化委員会は、その第48会期において、以下を行うよう要請される：

- .1 ロシア連邦とウクライナの間で発生している軍事衝突と、国際海運、海洋環境、船員に対するその影響に関連する事項に関してなされたコメントと決定（パラグラフ2.11～2.22）に留意すること；
- .2 委員会は、*バラスト水の記録保持及び報告に関するガイダンスを承認し、BWM条約の下での電子記録簿の使用に関するガイドラインを採択したこと*に言及すること。その結果、*バラスト水管理及びバラスト水管理計画の策定に関するガイドライン（G4）及びバラスト水交換に関する2017年ガイドライン（G6）の改正を採択し、MEPC81での採択を視野に入れたBWM条約の規則A-1及びB-2の改正案を承認した*（パラグラフ4.28～4.32及び附属書4～7）。

17.8 技術協力委員会は、その第73会期において、以下を行うよう要請される：

- .1 IMO GHGTC-信託基金、船舶からのGHG排出削減における機構の作業を支援する代表参加、GHGプロジェクト、その他の寄付を支援する自主的な複数寄贈者信託基金に関する最新情報に言及する（パラグラフ7.5～7.10）；
- .2 委員会は、*船舶からのGHG排出量削減に関する2023年IMO戦略に関する決議MEPC.377(80)を採択し、国際海運からのGHG排出量削減に対する機構の継続的かつ強化されたコミットメントを概説し、緊急の問題として、可能な限り早期の段階的廃止を目指すとともに、本戦略の文脈で、公正かつ公平な移行を推進することに言及すること*（パラグラフ7.54、附属書15）；

- .3 決議MEPC.377(80)は、事務総長に対し、統合技術協力プログラム（ITCP）、IMOGHGTC-信託基金、及び委員会がさらに決定し、途上国、特にLDCとSIDSが実施する可能性のある2023年IMOGHG戦略のフォローアップ行動に関連するその他の支援手段に適切な規定を設けるよう求めることに言及（パラグラフ7.54及び附属書15）；
- .4 委員会が事務総長に対し、中期措置候補バスケットの包括的影響評価に関する運営委員会を編成するよう求めたことに言及し、運営委員会に対し、MEPC.1/Circ.885/Rev.1とその委託条件に従い、包括的影響評価を実施し、その中間報告をMEPC81に提出し、審議するよう要請したことに言及すること（パラグラフ7.58附属書16）。
- .5 委員会が海洋環境保護のための技術協力活動に関連する問題に対して取った措置について、特に2024-2025年の2年の海洋環境に関するテーマ別優先事項の承認（第12項）について言及。

\*\*\*

（この報告書の附属書は、文書MEPC80/17/Add.1として発行されている）。

---



### 3. 第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）について

対面及び Web 形式により開催された第 11 回汚染防止・対応小委員会（PPR10）では、主に国際海運からの温室効果ガス削減戦略、バラスト水処理設備の設置期限、大気汚染防止、海洋プラスチックごみ問題への対応等について審議が行われた。

同会合の審議概要（出典：国土交通省 プレスリリース）を、次頁に示す。

同会合報告書（原文）及び各議題に対する提案文書については、IMO の web サイト (<http://docs.imo.org/>) を参照のこと。

#### 3.1 第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）

議題 1：議題の採択

議題 2：他の IMO 組織の決定

議題 3：化学物質の安全及び汚染の危険性と IBC コードの改正準備

議題 4：高融点および/または高粘度の製品のカーゴタンクストリッピング、タンク洗浄作業および予備洗浄手順の有効性を改善するための MARPOL 条約附属書 II の改正

議題 5：水中洗浄に関するガイドラインの作成

議題 6：国際海運によるブラックカーボン排出の北極域への影響の低減

議題 7：EGCS 排水の水環境への排出に関する条件及び区域を含む規則及びガイドラインの評価及び調和

議題 8：船舶用ディーゼルエンジンにおける複数の運転プロファイルの使用に関する MARPOL 附属書 VI 及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの改正案の作成

議題 9：国、特に地方政府及び主要機関が OPRC 条約及び OPRC-HNS 議定書を実施する際に支援するための、地方レベルの海洋流出事故対策計画を策定するためのベスト・プラクティスをまとめたガイドの作成

議題 10：北極水域での船舶用燃料としての重油の使用及び運搬のリスク低減のための措置の策定

議題 11：IBTS ガイドラインの見直し並びに IOPP 証書及び油記録簿の改正

議題 12：MARPOL 附属書 IV 及び関連ガイドラインの改正

議題 13：船舶からの海洋プラスチックごみに対処する行動計画に関するフォローアップ作業

議題 14：IMO 環境関連条約の規定の統一解釈

議題 15：2 か年の議題及び PPR 12 の暫定議題

議題 16：2025 年の議長及び副議長の選出

議題 17：その他の議題

議題 18：MEPC への報告（小委員会報告書の検討）

令和6年2月27日  
総合政策局 海洋政策課  
海事局 海洋・環境政策課

## 船舶からの排気ガスや汚水の排水規制の強化等について

～ 第11回 IMO 汚染防止・対応小委員会会合の開催結果 ～

2月19日～23日にかけて、国際海事機関（IMO）において、汚染防止・対応小委員会（PPR）第11回会合がハイブリッド形式で開催されました。今次会合では、船舶からのNOx排出量確認試験や糞尿等の汚水処理装置の規制強化等による環境汚染の防止について議論が行われました。（主な審議結果は以下のとおり（詳細は別紙ご参照））

### 1. 船用エンジンのNOx規制強化（試験方法の見直し等）

- 船用エンジンの電子制御技術や複数の運転モードを切り替える技術の進展や導入に対応するため、数点の運転状態で実施する現行のNOx排出量の確認試験方法を見直す検討が進められてきました。今次会合では、我が国が米国及びデンマーク等とともに、新たなNOx排出量の確認試験・評価方法等を導入するためのMARPOL条約附属書VI及びNOxテクニカルコードの改正案を提案し、合意されました。今後、第82回海洋環境保護委員会に上程され、承認に向けた審議が行われる予定（最速の場合2027年1月から発効）です。

### 2. 船舶の排ガス洗浄装置からの排水規制

- 多くの国や地域が十分な科学的検証を経ずに独自に導入している沿岸における排ガス洗浄装置からの排水規制の統一化を図るため、排水の環境影響評価ガイドラインが2022年に策定されました。
- 今次会合では、欧州諸国が共同で、各国の裁量で排他的経済水域（EEZ）に規制を導入できるMARPOL条約の改正案を提案しました。それに対して、我が国は、EEZに規制を導入しようとする場合は、IMOを通じて関係国と協議することを求めることを提案し一定の支持を集めた結果、欧州提案の合意は見送られ、引き続き次回会合で議論することとなりました。

### 3. 糞尿等の汚水処理装置の規制強化

- 型式承認を受けた糞尿等の汚水処理装置が就航後も適切に機能することを担保するため、2017年以降、現行規則の全体的な見直しが行われてきました。
- 今次会合では、試験基準の強化、定期的検査の追加、記録簿の義務化等の最終化に向けた審議が行われました。我が国は、実船サンプリング調査の結果に基づき、就航船に対する措置は、陸上試験との差異を踏まえ、慎重に検討する必要があること等を主張した結果、最終化は見送られました。また、今後のスケジュールとして、データ収集等を経て、2028年を目途に条約改正を完了する内容の作業計画が合意されました。



<問合せ先> 代表 03-5253-8111

海事局 海洋・環境政策課 上田、高橋 総合政策局 海洋政策課 伊藤、望月  
直通：03-5253-8118 直通：03-5253-8266

（内線：43-923、43-922）

（内線：24-362、24-376）

## 汚染防止・対応小委員会 第11回会合（PPR 11） 主な審議結果

### 1. 船用エンジンのNOx規制（オフサイクル領域での排出量確認の追加等）

#### 【経緯】

船用エンジンに対する現行のNOx規制に関して、MEPC69（2016年4月）以降、電子制御技術や複数の運転モードを切り替える技術の進展や導入に対応するため、現行の試験方法を見直すための議論が進められてきました。

PPR10（2023年4月）での議論の結果、NOxテクニカルコードに、オフサイクル領域（通常の航海で使用が想定される出力・回転数領域の範囲内であって現行規則におけるNOx排出量計測が行われない領域）におけるNOx排出量の確認要件及び複数の運転モードを持つエンジンに対する認証方法を追加することが概ね合意され、関心国に対して、今次会合にMARPOL条約附属書VI及びNOxテクニカルコードの改正案を提出することが求められていました。

#### 【審議結果】

我が国が米国及びデンマーク等と共同提案した改正提案が支持され、MARPOL条約附属書VI及びNOxテクニカルコードの改正案が承認されました。本年9月末～10月に開催予定のMEPC82にて改正案の承認に向けた審議が行われる予定（最速の場合2027年1月から発効）です。

### 2. 船舶の排出ガス洗浄装置からの排水規制

#### 【経緯】

船舶の排出ガスに含まれる硫黄酸化物（SOx）による健康被害を防ぐため、MARPOL条約に基づき、船舶には低硫黄の燃料油の使用又は排出ガス洗浄装置（EGCS）の搭載が義務付けられており、多くの船舶がEGCSを使用しています。多くの国や地域が実施している沿岸等におけるEGCSからの排水規制の調和を図るため、第78回海洋環境保護委員会（MEPC78）において、EGCS排水の環境影響評価ガイドラインが策定されました。

#### 【審議結果】

今次会合では、EGCS排水に係る国際的な規制の枠組みに関する議論が行われ、欧州諸国は、各国に対して領海における規制導入を推奨するとともに、排他的経済水域（EEZ）においては各国の裁量で規制を導入できる枠組みを提案しました。それに対し、我が国は、規制を導入しようとする国に対して環境影響評価ガイドラインに基づいた評価の実施を推奨するとともに、EEZに規制を導入する場合は、国際海事機関（IMO）を通じた関係国との協議することを必要とする枠組みを提案しました。また、船籍国や海運業界団体などは、既にEGCSを搭載済みの現存船への規制適用に懸念を表明するとともに、現時点での規制導入

は時期尚早である旨主張しました。

今次会合では、多様な見解が示されたことから、EGCS 排水の規制の枠組みについて結論を出さず、次回以降の会合において引き続き議論することとなりました。

### 3. 糞尿等の汚水処理装置の規制強化

#### 【経緯】

型式承認を受けた糞尿等の汚水処理装置が就航後も適切に機能することを担保するため、2017年以降、MARPOL 条約附属書 IV 及び汚水処理装置の排水基準と性能試験の実行に関する2012年ガイドライン（以下「関連ガイドライン」という。）の包括的な見直しが行われてきました。

#### 【審議結果】

今次会合では、試験基準の強化、定期的検査の追加、記録簿の義務化等の最終化に向けた審議が行われました。我が国は、実船サンプリング調査の結果に基づき、就航船に対する措置は、陸上試験との差異を踏まえ、慎重に検討する必要があることや汚水処理装置の使用方法やメンテナンス方法を改善することによって既存船における処理済み汚水の水質を相当程度改善できること等を主張しました。

検討すべき論点が多く残されていることを踏まえ、今後のスケジュールとして、データ収集等を経て、2028年を目途に条約改正を完了する内容の作業計画が合意されました。また、今後の具体的な改正作業については、通信部会（CG）において継続して行われます。

### 4. 船舶からの海洋プラスチックごみへの対処

近年の海洋プラスチックごみに対する国際的な環境問題としての関心の高まりを受け、IMO では、2018年に策定された「海洋プラスチックごみ対策の実効性を強化するためのアクションプラン」の下で、PPRにおいてその具体的な取り組みが審議されています。

#### （1）プラスチックペレットの海上輸送に伴う環境リスクの軽減

#### 【経緯】

2021年5月にスリランカ沖で発生したコンテナ船の事故により、プラスチックペレット<sup>1</sup>が船舶から流出し海洋汚染が発生したことを受け、同物質の海上輸送に伴う環境へのリスクを軽減するための対策が議論されています。前回会合（PPR 10（2023年4月））では、実効性のある対策を奨励する短期的措置、及び短期的措置の実践から得られた経験を元に義務的文書（条約）の改正を通して規制を行う義務的措置の2段階アプローチをとることを合意しました。

#### 【審議結果】

今次会合では、短期的措置として、プラスチックペレットの製造者や海上輸送に関わる事

<sup>1</sup> プラスチック製品の原料となる小さな粒状のプラスチック素材。

業者に対し、梱包・情報通知・積付けについてそれぞれ以下の取り組みを奨励する「貨物コンテナによるプラスチックペレットの海上輸送に関する勧告」の回章案を最終化することが合意されました。

梱包	プラスチックペレットは、輸送中に通常遭遇する衝撃や荷重に耐える十分な強度を持つ良質の梱包材で梱包されるべきである。梱包は、通常の輸送条件下で、振動や加速力によって引き起こされる可能性のある内容物の流出を防止するように構築され、密閉されるべきである。
情報通知	輸送情報は、海上人命安全（SOLAS）条約第 VI 章第 2 規則で要求される貨物資料 <sup>2</sup> への追記として、貨物コンテナがプラスチックペレットを含むことを明確にすべきである。さらに、荷送人は、貨物資料に、特別な積付けの要請（詳細は以下の積付けの項目を参照）を補足するべきである。
積付け	プラスチックペレットを含む貨物コンテナは、船舶および乗船者の安全を損なうことなく、海洋環境に対する危険を最小化するように、適切に収納・固定されるべきである。具体的には、プラスチックペレットを含む貨物コンテナは、以下のいずれかの場所に積付けるべきである。 1 合理的に実行可能であれば、甲板の下。 2 暴露甲板上の保護された区域の内側。

同回章案は、本年 3 月に開催予定の MEPC 81 で承認される見込みです。同回章の内容に沿った取組みが促進されることで、プラスチックペレットの海洋への流出リスクが軽減されることが期待されます。

また、義務的措置については、関心がある国や国際機関に対して、回章の実施により得られた経験等を将来の会合に提出するよう求めることとしました。それら情報に基づき、引き続き措置の具体を議論することとなります。

ほかにも、今次会合では、PPR 10 で設置された通信部会で検討が進められてきた「船舶から流出したプラスチックペレットの清掃に関するガイドライン」を最終化することを合意しました。本ガイドラインは、MEPC 82 で承認される見込みですが、これを待たずに、ガイドライン案を早期から活用することが関係者に呼びかけられています。

## （2）漁具の流出及び排出の報告義務及び漁具マーキングの義務化

### 【審議結果】

今次会合では、漁具の流出及び排出時の報告義務に関する通信部会からの報告書等について審議が行われましたが、加盟国間で意見に隔たりのある事項について更なる検討が必要であるとされました。また、地域漁業管理機関（RFMOs）などの既存の報告義務を分析し、IMO としてどのように報告義務を定めるべきかについて検討する通信部会を次回会合（PPR 12）における検討に向けて設置することが合意されました。

<sup>2</sup> 積載に先立って、貨物の適切な積付け及び安全な運送のために必要となり得る予防手段を実施することができるように、荷送人から船長又はその代理人に提供される資料。



なお、今次会合では、漁具の海洋投棄の抑制等を目的として、漁具に所有者等の情報を表記するマーキングの義務化について審議する予定でしたが、具体的な提案が提出されなかったことから、次回会合において引き続き検討することとされました。

## 5. 北極海域で重質燃料油を使用する際のリスク軽減のためのガイドラインの作成

### 【経緯】

船舶からの油流出事故による生態系や環境への懸念を受け、2022年11月に発効した改正MARPOL条約附属書Ⅰは、北極海域での重質燃料油の使用及び運搬を2024年7月以降（MARPOL条約等で定められている燃料油タンクの保護（二重底）に関する規定に適合する船舶及び免除を受けた北極沿岸国の船舶は2029年7月以降）禁止しています。

当該改正と並行して、PPRでは北極海域での重質燃料油の使用及び運搬のリスク軽減のためのガイドラインの検討が進められてきました。

### 【審議結果】

今次会合では、2024年7月以降も引き続き北極海域で重質燃料油を使用及び運搬する船舶がそのリスクを軽減できるように、北極海域で推奨される航行措置、船舶の運用、重質燃料油の供給、通信、重質燃料油の流出防止・早期検知・対応の高度化、習熟訓練についての船舶事業者及び締約国海事当局に対するガイドラインが最終化されました。本ガイドラインは、MEPC 82で承認される見込みですが、これを待たずに、ガイドライン案を早期から活用することが関係者に呼びかけられています。

## 6. 国際海運によるブラックカーボン排出の北極域への影響の低減

### 【経緯】

国際海運からのブラックカーボン（BC）排出による北極域への影響を低減するため、PPR 9（2022年4月）以降、非強制ガイドラインの策定に向けた検討が行われてきました。

### 【審議結果】

今次会合では、北極圏を航行する船舶がBC排出削減目標を設定し、BC削減のための計画を作成するための方法について定めた「国際海運からのBC排出による北極圏への影響を低減するための推奨目標ベースの対策に関するベストプラクティスガイダンス」及び、北極圏航行時のBC排出量の収集・報告に関する推奨事項を定めた「BC排出量の計測、監視及び報告の推奨に関するガイドライン」が最終化されました。これらは、MEPC 82で採択に向けた審議が行われる予定です。

## 7. 船体水中洗浄に関するガイダンスの作成

### 【経緯】

2023年の第80回海洋環境保護委員会（MEPC 80）において、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ことを目的とした「有害水生生物の移動を最小化する

るための船体付着生物の管理に関するガイドライン」の改正案が採択され、新たに「船体水中洗淨に関するガイダンス」の検討を開始することが合意されました。

**【審議結果】**

今次会合では、「船体水中洗淨に関するガイダンス」案を作成するための通信部会（CG）を設置することに合意しました。船体水中洗淨に関するガイダンスには、水中洗淨の計画・実施・報告、水中洗淨システムの認証、洗淨前後の検査などの要素が盛り込まれる予定です。なお、生物の除去・捕捉、排水の含有物等に関する基準については、我が国から、生物越境のリスクや実現可能性等を踏まえて検討すべき旨指摘し、ガイダンスへの規定の可否も含めて今後議論されることになりました。

以 上



#### 4. 第81回海洋環境保護委員会 (MEPC81) について

対面及び Web 形式により開催された第 81 回海洋環境保護委員会 (MEPC81) では、主に国際海運からの温室効果ガス削減戦略、バラスト水処理設備の設置期限、大気汚染防止、海洋プラスチックごみ問題への対応等について審議が行われた。

同会合の審議概要 (出典: 国土交通省 プレスリリース) 及び付録を除く報告書原文を、次頁以降に示す。なお、本報告書の原文及び各議題に対する提案文書については、IMO の web サイト (<http://docs.imo.org/>) を参照のこと。

##### 4.1 第81回海洋環境保護委員会 (MEPC81) の議題

議題 1 : 議題の採択

議題 2 : 他の組織決定

議題 3 : 条約改正の検討・採択

議題 4 : バラスト水中の有害生物

議題 5 : 大気汚染防止

議題 6 : 船舶のエネルギー効率

議題 7 : 船舶からの排出削減

議題 8 : 船舶からの海洋プラスチックごみに対処するため行動計画フォローアップ

議題 9 : 汚染防止・対応

議題 10 : 他の小委員会から報告

議題 11 : 特別海域・排出規制 (ECA) ・特別敏感海域 (PSSA) の指定・保護

議題 12 : 海洋環境保護のため技術協力

議題 13 : 委員会の作業方法適用

議題 14 : 委員会・小委員会の作業計画

議題 15 : その他

議題 16 : 委員会報告書の検討

令和6年3月14日  
総合政策局海洋政策課  
海事局海洋・環境政策課

## 国際海運からのGHG削減のための更なる対策の議論の深化

～国際海事機関 第81回海洋環境保護委員会(3/18～3/22)の開催～

国際海事機関(IMO)は、令和6年3月18日～22日に、第81回海洋環境保護委員会(MEPC 81)を英国ロンドンで開催します。

今次会合では、国際海運からの温室効果ガス(GHG)削減のための更なる対策、海洋汚染防止等の船舶の環境対策が議論される予定です。

MEPC 81での主な審議予定事項は次のとおりです。

### 1. 国際海運からのGHG削減のための更なる対策

- IMOは、第80回海洋環境保護委員会(MEPC 80、2023年7月)で「2023 IMO GHG削減戦略」を採択し、国際海運からのGHG削減目標として「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等を掲げています。
- また、IMOでは、第77回海洋環境保護委員会(MEPC 77、2021年11月)以降、GHG削減目標を達成するための、国際海運からのGHG削減のための更なる対策の導入に向けた議論が進められています。
- 「2023 IMO GHG削減戦略」では、これまでの議論を踏まえて、今後導入される対策は技術的手法<sup>※1</sup>と経済的手法<sup>※2</sup>の両方からなるものとし、2025年の条約改正案の採択、2027年中の条約改正の発効を目指すこととされました。
  - ※1: 船舶の燃料のGHG強度(エネルギー当たりのGHG排出量)に段階的な削減規制を課すもの(燃料規制)
  - ※2: 船舶から排出されるGHGに価格付けを行うもの(GHGプライシング)
- 我が国はかねてより、化石燃料船への課金とゼロエミッション燃料船への還付を行う経済的手法である課金・還付制度を提案しているほか、各国から多数の制度が提案されています。
- 今次会合では、2025年の条約改正案の採択に向けて、各国の提案について、前回に引き続き議論が行われる予定です。

### 2. その他

2017年に発効した船舶バラスト水規制管理条約について、前回会合で承認された条約見直し計画に基づき、改正対象(附属書各規則、BWMSコード等)を特定するための包括的な議論が行われる予定です。



<問合せ先> 代表:03-5253-8111  
海事局 海洋・環境政策課 上田、羽田  
直通:03-5253-8118  
(内線:43-923、43-926)

総合政策局 海洋政策課 伊藤、中村  
直通:03-5253-8266  
(内線:24-362、24-363)

MARITIME ENVIRONMENT PROTECTION  
COMMITTEE  
81st session  
Agenda item 16

MEPC 81/WP.1/Rev.1  
25 March 2024  
Original: ENGLISH

**DISCLAIMER**

As at its date of issue, this document, in whole or in part, is subject to consideration by the IMO organ to which it has been submitted. Accordingly, its contents are subject to approval and amendment of a substantive and drafting nature, which may be agreed after that date.

**DRAFT REPORT OF THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE  
ON ITS EIGHTY-FIRST SESSION<sup>1</sup>**

**1 INTRODUCTION – ADOPTION OF THE AGENDA**

1.1 The eighty-first session of the Marine Environment Protection Committee was held from 18 to 22 March 2024, chaired by Dr. H. Conway (Liberia). The Vice-Chair of the Committee, Mr. H. Tan (Singapore), was also present.

1.2 The session was attended by Members and Associate Members; representatives from the United Nations Programmes, specialized agencies and other entities; observers from intergovernmental organizations with agreements of cooperation; and observers from non-governmental organizations in consultative status, as listed in document MEPC 81/INF.1.

**Use of hybrid meeting capabilities**

1.3 The Committee noted that the plenary sessions would be conducted in hybrid mode, i.e. remote participation enabled, having recalled that C 129 had agreed to extend the trial period for using hybrid facilities until C 132, scheduled for July 2024, where a final decision is expected to be made by the Council.

---

<sup>1</sup> Delegations wishing to comment on this draft report should submit their comments to [MED@imo.org](mailto:MED@imo.org) by 23.59 (UTC+1) on Friday, 5 April 2024. Comments should only address editorial corrections and improvements, including finalizing individual statements, and should not reopen discussion on decisions taken during the session. Comments should also state the specific paragraphs of the draft report to which they relate. If a Member State has no comments on this draft report there is no need to provide a response. After review, the Chair will provide a summary of the comments received, if any, and how they have been addressed.

1.4 In this connection, the Chair recalled that, as per Article 30 of the IMO Convention, the Committee shall adopt its own rules of procedure and, in line with the decisions of C 129, the Committee agreed as follows:

.1 as per the current Rules of Procedure of the Committee and the *Interim guidance to facilitate remote sessions of the Committees during the COVID-19 pandemic* (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1), a Member State will be considered "present" for the purposes of Rule of Procedure 28(1) if they are either physically present in the Main Hall, or are registered and participating remotely online using the hybrid system; and

.2 any voting by secret ballot will take place in person only.

### **Opening address of the Secretary-General**

1.5 The Secretary-General welcomed participants and delivered his opening address, the full text of which can be downloaded from the IMO website at the following link: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings.aspx>

### **Attacks on merchant ships in the Red Sea and the Gulf of Aden**

1.6 A large number of delegations expressed concerns over the safety and welfare of seafarers, freedom of navigation, threats to the marine environment and stability of the global supply chain resulting from the attacks by Houthi rebels on commercial ships in the Red Sea and the Gulf of Aden. In this context, the Committee was informed of the tragic loss of three seafarers – two from the Philippines and one from Vietnam – who had been killed in an assault involving anti-ship missiles launched by Houthi rebels against the Barbados-registered dry bulk carrier **True Confidence** on 6 March 2024. The attack had also resulted in several crew members being injured, some of them seriously.

1.7 Delegations that took the floor offered their condolences to the families of the lost seafarers, extended their support to those injured and impacted by the incident, and conveyed their sympathy to delegations directly affected, in particular those of the Philippines and Vietnam. These delegations strongly condemned the heinous acts against commercial ships which threatened the lives and livelihoods of seafarers, maritime security and the marine environment, and called for their immediate cessation.

1.8 Having highlighted the devastating impact of these attacks on innocent seafarers, many delegations called for the immediate and unconditional release of the **MV Galaxy Leader** and its crew who have been held hostage since the ship's hijacking by Houthi rebels on 19 November 2023.

1.9 The Committee was also informed that the Belize-flagged general cargo ship **MV Rubymar**, which had sustained severe damage following a missile attack by Houthi rebels on 18 February 2024 during its transit through the Bab-el-Mandeb, had almost fully sunk and posed a sub-surface impact risk to other ships transiting or operating in the area as the bow of the ship was still above the sea surface while the stern rested on the seabed. Furthermore, leakage of fuel had already resulted in an oil slick and the cargo of 41,000 tonnes of fertilizer presented a significant threat of further environmental harm should it be discharged into the marine environment.

1.10 The delegation of Yemen condemned the attacks against ships in the Red Sea, stressed that they had been carried out by Houthi terrorist militia, and expressed its appreciation for all international efforts aimed at preventing further attacks. In addition, it highlighted the efforts of the UN to provide support to refugees, as well as initiatives by UNEP and IMO to enhance environmental protection. In this connection, the delegation of Yemen stressed the need for further international assistance as the Government of Yemen was unable, without support, to manage any possible negative environmental consequences following the sinking of the **MV Rubymar**.

1.11 In the context of negative consequences to the environment, many delegations also noted that, due to the security situation in the Red Sea, many ships were being forced to navigate significantly longer routes in order to guarantee the safety of seafarers and to maintain the global distribution of essential goods, thereby increasing fuel consumption and harmful emissions.

1.12 Many delegations highlighted the adoption by the United Nations Security Council of Resolution 2722 (2024), underscoring the importance of the exercise of navigational rights and freedom of vessels of all States in the Red Sea in accordance with international law, condemning the attacks on commercial ships, and demanding their cessation.



1.13 In addition to the attacks originating from the territory of Yemen, the Committee was informed by the delegation of Bangladesh that the Bangladesh-flagged **MV Abdullah**, while en route from Mozambique to the United Arab Emirates, had been hijacked by Somali pirates on 11 March 2024, approximately 500 nm off the coast of Somalia, with all 23 crew members being taken hostage. Subsequently, the ship had been taken to and anchored in the territorial waters of Somalia. The safety and well-being of the 23 Bangladeshi crew remained unknown, but they were assumed to be under severe duress. In this regard, many delegations expressed grave concern for the crew and called for their immediate and unconditional release.

1.14 Having condemned the attacks on commercial ships, which constituted unacceptable violations of international law and the IMO Convention, many delegations commended the actions being taken to protect freedom of navigation and the safety of seafarers through increased numbers of naval patrols and other assistance to merchant ships. In this connection, several delegations mentioned the EUNAVFOR ASPIDES defensive operation to restore maritime security in the region. Additionally, several delegations highlighted a successful operation of the Indian Navy on 16 March 2024, resulting in the release of 17 crew members of **MV Ruen**, who had been detained by pirates since December 2023, as well as the arrest of 35 pirates.

1.15 In commending the Secretary-General's initiatives in relation to the ongoing threats to commercial shipping in the Red Sea and the Gulf of Aden, in particular his communication with all relevant parties and his emphasis on the well-being of seafarers, the Committee invited the Secretary-General to continue his efforts in this regard.

1.16 Statements on the matter were made by the delegations of Australia, Bahamas, Bangladesh, Belgium (on behalf of the Member States of the European Union), Belize, Canada, Egypt, France, Germany, Greece, India, Israel, Japan, Kingdom of the Netherlands, Philippines, Poland, Romania, Saudi Arabia, Spain, Ukraine, United Kingdom, United Republic of Tanzania (on behalf of the signatories of the Djibouti Code of Conduct), United States and Yemen, as well as by the observer of ICS (on behalf of BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA and WSC), the full texts of which are set out in annex [...]. In addition, the delegations of Finland, Iceland, Italy, Luxembourg, Portugal and Sweden took the floor and requested that the Committee note their support for the statement by Belgium. Statements were also made by the delegations of Brazil, China, Cook Islands, Croatia, Cyprus, Denmark, Ghana, Indonesia, Islamic Republic of Iran, Ireland, Jamaica, Kenya, Latvia, Malta, Mauritius, Monaco, Nepal, New Zealand, Norway, Panama, Peru, Philippines, Republic of Korea, Singapore, Somalia and the observers from EC and ITF.

1.17 Subsequently, the delegation of Belize made an additional statement providing the Committee with an update on the situation regarding the **MV Rubymar**, specifically that while the vessel's owners had been advised that the ship had been properly covered under its insurance policy on the date of the incident, the insurance company now appeared to be avoiding its responsibilities with the proper application of coverage for removal of the wreck and therefore delaying salvage operations. The delegation of Belize highlighted, inter alia:

- .1 that the flag Administration was satisfied that the owners had taken appropriate steps and efforts to address the matter;
- .2 the need to ensure that ships transiting the region were properly covered by insurance and, if necessary, to press insurance underwriters to fulfil their obligations in the event of a similar incident; and
- .3 that the Government of Belize extended its support to the request of the Yemeni delegation for international assistance regarding the removal of the **MV Rubymar** from the seabed in order to mitigate the humanitarian and environmental impacts of the incident, to extract all remaining cargo from the ship, and to restore the safe navigation for ships transiting the Red Sea.

1.18 As requested, the full text of the additional statement by the delegation of Belize is set out in annex [...].

### **Adoption of the agenda**

1.19 The Committee adopted the agenda (MEPC 81/1) and agreed to be guided in its work, in general, by the annotations contained in document MEPC 81/1/1 and by the provisional timetable (MEPC 81/1/1, annex 2, as may have been amended).

### **Credentials**

1.20 The Committee noted that the credentials of 123 delegations attending the session were in due and proper form.

## **2 DECISIONS OF OTHER BODIES**

2.1 The Committee, having noted the decisions and outcome of MSC 107 (MEPC 81/2), C 129 (MEPC 81/2/1), TC 73 (MEPC 81/2/2), LC 45/LP 18 (MEPC 81/2/3) and C 130 and A 33 (MEPC 81/2/6) with regard to its work, took action as indicated below.

### **Remaining outcome of MSC 107**

2.2 The Committee recalled that MEPC 80 had considered urgent outcome of MSC 107 (MEPC 80/17) concerning matters related to the review of the parts of the Strategic Plan under its purview; the draft recommended associated protective measures (APMs) within a particularly sensitive sea area (PSSA) in the North-Western Mediterranean Sea; the application of the Committees' method of work and the work programme.

### ***Draft MSC-MEPC guidelines for oil fuel sampling procedures***

2.3 With regard to the draft MSC-MEPC guidelines for sampling procedures, the Committee agreed to consider them under agenda item 5 (Air pollution prevention) (see paragraph 5.[...]).

### ***Mutual understanding on flashpoint documentation***

2.4 The Committee noted that MSC 107 had endorsed a mutual understanding concerning flashpoint documentation (MSC 107/20, paragraph 6.23), subject to the entry into force of SOLAS regulation II-2/4.2.1.6, and had invited MEPC to note the mutual understanding and to take action as appropriate.

2.5 In this context, the Committee recalled that appendix V (Information to be included in the bunker delivery note (BDN)) of MARPOL Annex VI included the following provision:

"The flashpoint (°C) specified in accordance with standards acceptable to the Organization, or a statement that the flashpoint has been measured at or above 70°C".

2.6 Subsequently, the Committee noted the decision by MSC 107 and agreed that the mutual understanding endorsed by MSC 107 was consistent with Appendix V of MARPOL Annex VI regarding information to be included in the bunker delivery note and that no further action was necessary.

***Joint MSC-FAL circular on Guidelines for the use of electronic certificates***

2.7 The Committee recalled that FAL 40 had approved *Guidelines for the use of electronic certificates* (FAL.5/Circ.39/Rev.2) and noted that FAL 47 had agreed, inter alia:

- .1 that the Organization would benefit from having one single set of guidelines for all certificates which would be easier to maintain and update, and further agreed to propose to MSC the development of a joint MSC-FAL circular on guidelines for the use of electronic certificates (FAL 47/22, paragraph 21.9);
- .2 to inform other committees of the Organization about this decision (FAL 47/22, paragraph 21.9); and
- .3 to request the Secretariat to prepare the draft text of a relevant joint circular, to be considered at FAL 48 and by MSC at a future session, subject to the concurrence of MSC (FAL 47/22, paragraph 21.10).

2.8 In this regard, the Committee noted that:

- .1 MSC 107 had approved the *Guidelines on the use of electronic certificates of seafarers* (MSC.1/Circ.1665), in conjunction with the adoption of the related amendments to the STCW Convention and Code (MSC 107/20, paragraph 13.22); and
- .2 having noted that FAL 47 had proposed the development of a joint MSC-FAL circular on guidelines for the use of electronic certificates, MSC 107 (MSC 107/20, paragraph 13.23):
  - .1 agreed that any guidelines to be developed should address electronic certificates and documents comprehensively; and
  - .2 invited MEPC and the LEG Committee to consider what certificates and documents provided in the instruments under their respective purviews could be addressed in future joint guidelines and advised MSC and the FAL Committee accordingly.

2.9 In this context, the Committee had for its consideration document MEPC 81/2/7 (Liberia, ICS and INTERTANKO), proposing that any comprehensive guidance should be issued either as a FAL circular or a joint FAL-LEG-MEPC-MSC circular, rather than an MSC-FAL circular, pending discussion at the Legal Committee.

2.10 Following consideration, the Committee agreed that the guidance to be developed should be issued as a joint FAL-LEG-MEPC-MSC circular. Having noted that the use of electronic record books under MARPOL, electronic record books under the BWM Convention, and electronic bunker delivery notes (eBDNs) were covered by separate guidance (MEPC.312(74), MEPC.372(80), and MEPC.1/Circ.795/Rev.8, respectively), the Committee also agreed that, with regard to instruments under its purview, the joint circular should only address certificates at this stage, namely those listed in the *List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2022* (FAL.2/Circ.133-MEPC.1/Circ.902-MSA.1/Circ.1646-LEG.2/Circ.4) and the List's future updates.

2.11 In this connection, the Committee recognized that further work would be required if documents such as electronic record books and electronic bunker delivery notes were to be included in the scope of this joint guidance at a later stage.

2.12 Subsequently, the Committee invited MSC, FAL and LEG to note the discussion and outcome of this matter.

### **Outcome of C 129**

2.13 The Committee agreed to consider the outcome of C 129 concerning the continuation of hybrid meetings (MEPC 81/2/1, paragraph 2) and digitization of all certifications required under all IMO conventions (MEPC 81/2/1, paragraph 6) under agenda items 13 (Application of the Committees' method of work) (see paragraphs 13... to 13...) and 14 (Work programme of the Committee and subsidiary bodies) (paragraphs 14... to 14...), respectively.

---

## Outcome of A 33

### ***Assembly resolution A.1192(33) concerning dark fleet operations***

2.14 The Committee recalled that A 33 had (A 33/D, paragraphs 6(b).4 and 6(b).5):

- .1 adopted resolution A.1192(33) on *Urging Member States and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the "dark fleet" or "shadow fleet"*;
- .2 noted concerns expressed by some delegations regarding the clarity of and legal rigour in the use of the term "sanctions" in the first operative paragraph of the resolution; the importance of the Organization adhering to its mandate; and that the matter of potential criminalization of seafarers encountering illegal operations had not been addressed fully within the scope of the resolution; and
- .3 noted, in particular, that proposals for amendments to resolution A.1192(33) could be submitted to the relevant Committees (i.e. MSC, MEPC and LEG), including on matters raised at A 33 in this regard.

2.15 In this context, the Committee had for its consideration document MEPC 81/2/5 (India), proposing the inclusion of an additional operative paragraph in resolution A.1192(33), concerning preventing inadvertent criminalization of seafarers.

2.16 During consideration, the Committee noted broad support for the inclusion of a provision in resolution A.1192(33) to ensure the safety and security of seafarers inadvertently encountering illegal operations.

2.17 Many delegations were of the view that LEG was the appropriate IMO body to consider the proposed amendment and the document should therefore be referred to LEG. In this context, some delegations expressed the view that careful consideration was required to avoid criminalizing seafarers inadvertently encountering illegal operations while also enforcing relevant laws and regulations, and that this proposal could be considered in conjunction with LEG's work to develop Guidelines on fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing [maritime] crimes. Some delegations expressed the view that, because dark fleet operations also represented a ship safety issue and related to the safety of seafarers, this matter should also be considered by MSC.

2.18 In addition to the importance of avoiding criminalization of seafarers, a number of delegations reiterated their concern with regard to the increasing numbers of illegal ship-to-ship transfers and the associated environmental risks. One delegation stressed that environmental risks were further increased because ships involved in illegal operations were more likely to be poorly maintained, to be improperly registered or to carry insufficient insurance coverage.

2.19 Following consideration, the Committee invited MSC and LEG to note the discussion and views expressed in paragraphs 2.14 to 2.18 above and forwarded document MEPC 81/2/5 to MSC and LEG for further consideration and action as appropriate, having noted that amendments to resolution A.1192(33) would require adoption by the Assembly.

#### ***Consolidated audit summary reports (CASRs)***

2.20 The Committee noted that A 33 had requested MSC and MEPC to consider the consolidated audit summary reports (CASRs) containing lessons learned from seven mandatory audits completed in 2021 and 2022 (Circular Letter No.4771) and, in due course, to advise the Council of the outcome of their consideration.

2.21 In this regard, the Committee agreed to follow previous practice and, subject to concurrent decision by MSC 108, instructed the III Sub-Committee to consider the CASRs of the audits completed in 2021 and 2022 and report to the Committees on the outcome of its consideration.

#### ***Ongoing military conflict between the Russian Federation and Ukraine and its effects on international shipping and the marine environment***

2.22 The delegation of Ukraine made a statement describing the negative environmental consequences on the Black Sea and the Sea of Azov after more than two years of continuous military conflict and calling on the international community to unequivocally condemn the actions of the Russian Federation and demand the immediate cessation of hostilities. Specific points made by the delegation of Ukraine included, inter alia:

- .1 the widespread negative environmental consequences resulting from, inter alia, missile launches from naval assets, active munitions, contamination from aircraft, missile wreckage, radioactive and chemical waste, mining and underwater explosions, the deliberate release of toxic substances, the destruction of vital onshore infrastructure such as the Kakhova Hydroelectric

Power Plant, and the deliberate release of invasive aquatic species into Ukrainian territorial waters;

- .2 the readiness of Ukraine to join practical efforts with Black Sea States to mitigate the negative environmental consequences and the commendation of the recent agreement between Bulgaria, Romania and Türkiye to clear floating sea mines;
- .3 the importance of protecting the environment in times of war, in keeping with the relevant obligations and principles of international humanitarian law; and
- .4 the commitment of Ukraine to upholding international obligations aimed at saving the marine environment.

2.23 As requested, the full text of the statement by the delegation of Ukraine is set out in annex [...].

2.24 Subsequently, in supporting the intervention made by the delegation of Ukraine, many delegations expressed the following views:

- .1 the aggression by the Russian Federation against Ukraine was condemned in the strongest possible terms as a violation of Ukraine's territorial integrity and sovereignty, including its territorial waters, and as a threat to the Ukrainian people;
- .2 the ongoing armed aggression was a breach of international law and of the UN Charter, undermined global security and stability, caused massive loss of life and injury to civilians, and had serious global consequences in the form of increased food insecurity and rising energy prices;
- .3 the conflict posed a threat to the safety and security of international shipping, seafarers, freedom of navigation, and the marine environment in the Black Sea and the Sea of Azov region;
- .4 solidarity with Ukraine and its people was expressed;



- .5 the Russian Federation should immediately cease its military action and unconditionally withdraw all its military forces and equipment from the entire internationally recognized territory of Ukraine, fully respecting the territorial integrity, sovereignty and independence of Ukraine;
- .6 the negative environmental consequences in the Black Sea as a result of the conflict were severe and would last for many years; and
- .7 the IMO Assembly had condemned the Russian Federation's armed aggression against Ukraine in resolution A.1183(33) on *Impact of the Russian armed invasion of Ukraine on international shipping*.

2.25 As requested, the statements by the delegations of Belgium (on behalf of the Member States of the European Union), Canada, France, Germany, Ireland, Italy, Japan, Lithuania, Luxembourg, Norway, Spain, United Kingdom and United States are set out in annex [...]. In addition, the delegations of Croatia, Cyprus, Denmark, Finland, Iceland, Latvia, Kingdom of the Netherlands, Portugal and Sweden and the observer from EC requested that the Committee note their support for the statement by Belgium.

2.26 Following discussion, the delegation of the Russian Federation made a statement which, inter alia, expressed the following views:

- .1 discussing this matter went beyond the mandate of the Organization as a whole and of the Committee in particular;
- .2 the Russian Federation categorically rejected all unfounded accusations made against it, including those alleging the intentional destruction of civilian infrastructure and pollution of the environment in the region;
- .3 delegations that spoke had once again demonstrated double standards in their statements instead of applying the same approaches to all ongoing conflicts and the protection of the civilian population;
- .4 the Ukrainian Armed Forces had shelled civilian and other critical infrastructure, including attacks on Russian tankers and civilian transport

vessels and in the Black Sea, causing civilian losses and negative environmental consequences; and

- .5 the Ukrainian Armed Forces had attacked drilling platforms, had mined maritime spaces and the Ukrainian seaports, and were responsible for the destruction of the Kakhovskaya Hydroelectric Power Plant and the resulting tragic consequences, and that the UN Secretary-General had characterized such attacks as crimes under international humanitarian law and called for their immediate cessation.

2.27 In response to the statement by the Russian Federation, the delegation of Ukraine made an additional statement, which, inter alia:

- .1 characterized the statement of the delegation of the Russian Federation as yet another demonstration of manipulative actions typical for that delegation over the years, and advised that, while speaking of "politization", members of that delegation should study carefully the provisions of Assembly resolution A.1183(33);
- .2 recalled that in 2022 the International Law Commission had adopted "Draft principles on protection of the environment in relation to armed conflicts", which prohibited the use of methods and means of warfare that were intended to cause wide-spread, long-term and severe damage to the environment, and which stated definitively that the law of armed conflict, including principles and rules of distinction and precautions shall be applied to the environment, with a view to its protection;
- .3 informed the Committee that over 4,000 reports had been made in the last year of direct environmental effects as a result of the Russian Federation's illegal military actions; and
- .4 informed the Committee that Ukraine was working with various IGOs, including the United Nations Environment Programme, and NGOs to document such reports with a view to seeking reparations and restoration for restoring both the natural and built environments during the post-war reconstruction period.

2.28 As requested, the full text of the statement by the delegation of Ukraine is set out in annex [...].

2.29 Prior to the consideration of the draft report of the Committee, the delegation of Ukraine made an additional statement regarding an attack by the Russian military on the Dnipro Hydroelectric Power Plant (HPP) in the Zaporizhzhia region of Ukraine, which occurred on the night of 22 March 2024. The delegation of Ukraine highlighted, inter alia, that:

- .1 if successful, the attack could have caused another ecological catastrophe, with double the environmental impact of the earlier destruction of the Kakhovka HPP dam in 2023, and with far-reaching consequences for the regional environment and marine ecology, as well as for inland and international shipping;
- .2 while conditions at the Dnipro HPP dam remained critical and the immediate aftermath of the attack included a substantial oil product leakage into the river, the situation was so far manageable;
- .3 the attack was part of a broader assault targeting energy facilities and residential areas across Ukraine, designed to spread fear and create large-scale malfunctions in Ukraine's energy system; and
- .4 urgent action was needed to bring those responsible to justice and halt the actions of the Russian Federation before they caused havoc further into Europe and global environmental disasters.

2.30 As requested, the full text of the additional statement by the delegation of Ukraine is set out in annex [...].

### **3 CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS**

3.1 The Committee was invited to consider and adopt proposed amendments to:

- .1 the Ballast Water Management (BWM) Convention, concerning the use of electronic record books;

- .2 Article V of Protocol I of MARPOL, concerning revised reporting procedures for the loss of containers; and
- .3 MARPOL Annex VI, concerning low-flashpoint fuels and other fuel oil related issues; marine diesel engine replacing a steam system; and accessibility of data and inclusion of data on transport work and enhanced granularity in the IMO Ship Fuel Consumption Database,

and to adopt the draft MEPC resolution on Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit, in conjunction with the adoption of the aforementioned amendments to regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI on a marine diesel engine replacing a steam system.

3.2 The Committee noted that the text of the aforementioned amendments had been circulated, in accordance with articles 19(2)(a) of the BWM Convention and 16(2)(a) of MARPOL, to all IMO Members and Parties to the BWM Convention and MARPOL by Circular Letter Nos. 4742, 4743 and 4744 of 27 and 28 July 2023, respectively.

#### **Draft amendments to the Ballast Water Management Convention**

3.3 The Committee recalled that MEPC 80 had approved draft amendments to the BWM Convention concerning the use of electronic record books (MEPC 81/3, annex), with a view to adoption at this session.

3.4 The Committee considered a proposal by the delegation of Norway that additional language be added to the draft text of regulation B-2 clarifying that an electronic recording system referred to in regulation B-2 shall be considered an electronic record book, provided the electronic recording system is approved by the Administration on or before the first renewal survey carried out on or after 1 February 2025, but not later than 1 February 2030. The delegation suggested that this proposal would harmonize the text of this regulation with similar language used in regulation 12.6 of MARPOL Annex VI. The Committee agreed to refer the proposed text to the Drafting Group for consideration when finalizing the text of the amendments to this regulation.

3.5 Having noted that no other comments on the draft amendments had been submitted, the Committee confirmed their contents, subject to editorial improvements, if any.

3.6 The Committee confirmed the contents of the requisite MEPC resolution; agreed that the entry-into-force date of the amendments would be 1 October 2025; and instructed the Drafting Group to prepare the final text of the resolution, taking into account the proposal by Norway, together with the amendments to the BWM Convention, for the Committee's consideration and adoption.

#### **Draft amendments to Article V of Protocol I of MARPOL**

3.7 The Committee recalled that MEPC 80 had approved draft amendments to Article V of Protocol I of MARPOL concerning revised reporting procedures for the loss of containers (MEPC 81/3/1, annex) with a view to adoption at this session.

3.8 Having noted that no comments on the draft amendments had been submitted, the Committee confirmed their contents, subject to editorial improvements, if any.

3.9 The Committee, having considered a relevant proposal by the delegation of Japan, agreed to change the entry- into-force date set out in the covering resolution to 1 January 2026, to align it with the entry-into-force date of the associated amendments to chapter V of SOLAS, to which the amendments to Article V of Protocol I of MARPOL refer.

3.10 Further to the above, the Committee confirmed the contents of the requisite MEPC resolution; agreed that the entry-into-force date of the amendments Article V of Protocol I of MARPOL would be 1 January 2026; and instructed the Drafting Group to prepare the final text of the resolution, together with the amendments to Protocol I of MARPOL, for the Committee's consideration and adoption.

#### **Draft amendments to MARPOL Annex VI**

3.11 The Committee recalled that MEPC 80 had approved draft amendments to MARPOL Annex VI, concerning low-flashpoint fuels and other fuel oil related issues; marine diesel engine replacing a steam system; and accessibility of data and inclusion of data on transport work and enhanced granularity in the IMO Ship Fuel Consumption Database (MEPC 81/3/2, annex) with a view to adoption at this session.

3.12 In this regard, the Committee considered documents MEPC 81/3/5 (IMarEST) and MEPC 81/3/6 (Liberia et al.), proposing modifications to the text of the draft amendments to regulation 13.2.2. The Committee noted that document MEPC 81/3/5 also proposed

consequential modifications to the draft MEPC resolution on the *Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit.*

3.13 The Committee agreed with the proposal to change the word "Party" to "Administration" in the last sentence of the draft amendments to regulation 13.2.2, having noted that this was a more accurate reflection of the role of the Administration in this context.

3.14 In considering the respective proposals, the majority of delegations that took the floor had a preference for the proposal set out in document MEPC 81/3/6, in particular as it clarified that the provisions set out in the amendments to regulation 13.2.2 would only apply to those instances where a Tier II rather than a Tier III replacement engine had been installed after the entry-into-force date of the amendments, and would not have a retroactive application.

3.15 In addition to the above, a number of delegations were of the view that the intention of the proposed modifications to the final sentence of regulation 13.2.2 submitted by IMarEST (MEPC 81/3/5) was already covered by the previous sentence in the regulation.

3.16 The Committee also considered a further proposal by one delegation, combining elements of the proposals from both documents as a third option. Whilst noting that a preference remained for the proposal in document MEPC 81/3/6, the Committee agreed that this text could potentially be improved by including elements of the second proposal set out in document MEPC 81/3/5. The Committee therefore referred the text proposed in document MEPC 81/3/6 to the Drafting Group to incorporate into the amendments and instructed it to consider including elements from the proposal in document MEPC 81/3/5 to further improve the text.

3.17 The Committee requested the Secretariat to include the new wording when updating the unified interpretation to regulation 13.2.2 as agreed at MEPC 80 (PPR 10/18/Add.1, annex 8), for inclusion in a future revision of the *Unified Interpretations to MARPOL Annex VI* (MEPC.1/Circ.795), when the corresponding amendments to regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI have entered into force.

3.18 The Committee also considered document MEPC 81/3/4 (India et al.), proposing modifications to the "Information to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database", set out in Appendix IX to MARPOL Annex VI, in particular to modify the type of

data collected when the ship is under way and to include more granularity in the data on total fuel consumption when the ship is not under way.

3.19 Whilst some delegations could not agree with the proposal, given the level of detail that would be required by the modified text, the majority of delegations that took the floor supported the proposal, noting that the improved granularity would result in a more complete set of data for purposes of the CII calculation, and the Committee therefore agreed to incorporate the text into the amendments.

3.20 The observer from ICS noted that document MEPC 81/3/4 appeared to propose changes to DCS aimed at supporting improvements to the CII system that sought to refocus the system on fuel used for propulsion. Having noted that several groups had informally advocated for similar alternative CII concepts, but no proposal had yet been submitted to MEPC on this matter, they stated that it was unclear how other consumed fuel would be accounted for, and how the alternative CII concept would address the problems within the current system. Rather, in their view, it would be better to establish an interim system for data collection to have in place by 1 January 2026 that would fully reflect the data needs of the agreed scope of changes to the CII system or, alternatively, to revisit the proposal by BIMCO set out in document MEPC 80/6/11, to move the DCS proforma out of MARPOL into a set of guidelines, therefore allowing for more rapid amendments of the scope of DCS.

3.21 The Committee agreed to the proposal made by one delegation to include language in the covering resolution inviting early application of the amended data collection provisions in appendix IX from 1 January 2025.

3.22 In respect of the amendments to regulation 27 of MARPOL Annex VI (MEPC 81/3/2), in particular the permission granted to the Secretary-General for the sharing of data with analytical consultancies and research entities under strict confidentiality rules, the observer from ICS noted that the effectiveness of the confidentiality arrangements would depend on the wording of the proforma non-disclosure agreement and requested that a copy of the proforma be shared with delegates for comment.

3.23 The Committee confirmed the contents of the requisite resolution, agreed that the entry-into-force date of the amendments MARPOL Annex VI would be 1 August 2025 and instructed the Drafting Group to prepare the final text of the requisite MEPC resolution, together

with the amendments to MARPOL Annex VI for the Committee's consideration and adoption, taking into account the decisions on the various proposals.

**Draft MEPC resolution on *Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit***

3.24 The Committee recalled that MEPC 80, in approving the draft amendments to regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI on a marine diesel engine replacing a steam system, had deferred consideration of the draft *2023 Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit* to this session, with a view to adoption in conjunction with the adoption of the associated amendments to regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI (MEPC 81/3/3, annex).

3.25 Having considered the modifications proposed in document MEPC 81/3/5 (IMarEST) related to the guidelines and covering MEPC resolution, the Committee agreed:

- .1 to include the proposed template providing a uniform format for information to be submitted to the Organization by the Administration of a Party which accepts that the installation of a Tier III non-identical replacement engine was not feasible (MEPC 81/3/5, annex) as an appendix to the Guidelines, with section 6 related to contact details removed, noting that this information was available in the contacts points module of GISIS;
- .2 that this information be included as a new tab in the MARPOL Annex VI GISIS module and requested the Secretariat to initiate the required modifications in the module, accordingly; and
- .3 to the modifications to the text of paragraph 2 of the covering resolution for the adoption of the Guidelines, and the addition of a new operative paragraph encouraging use of the template in respect of the decision taken prior to entry into force of the amendments.

3.26 The Committee confirmed that the date in the title of the Guidelines would be changed from 2023 to 2024, as they would be adopted at this session, and instructed the Drafting Group to prepare the final text of the requisite MEPC resolution, together with the Guidelines, for the Committee's consideration and adoption.



### **Establishment of the Drafting Group**

3.27 The Committee established the Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments and instructed it, taking into account comments and decisions made in plenary, to:

- .1 prepare the final text of the draft amendments to the BWM Convention concerning the use of electronic record books, using document MEPC 81/3 as the basis;
- .2 prepare the final text of the draft amendments to Article V of Protocol I of MARPOL concerning revised reporting procedures for the loss of containers, using document MEPC 81/3/1 as the basis;
- .3 prepare the final text of the draft amendments to MARPOL Annex VI, using document MEPC 81/3/2 as the basis, taking into account documents MEPC 81/3/4, MEPC 81/3/5 and MEPC 81/3/6;
- .4 prepare the final text of the draft MEPC resolution on the *Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit*, using document MEPC 81/3/3 as the basis, taking into account document MEPC 81/3/5; and
- .5 assess the implications for capacity-building and technical cooperation and assistance of the amendments submitted for adoption at this session, based on the procedures and criteria for identification of capacity-building implications set out in annex 2 to the Committees' Guidelines (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5), and advise the Committee as appropriate.

### **Report of the Drafting Group**

3.28 Having considered the report of the Drafting Group (MEPC 81/WP.5), the Committee approved it in general and took action as indicated hereunder.

### ***Amendments to the BWM Convention***

3.29 The Committee considered the final text of the draft amendments to the BWM Convention concerning the use of electronic record books (MEPC 81/WP.5, annex 1), and adopted the amendments by resolution MEPC.[...](81), as set out in annex [...].

3.30 In adopting resolution MEPC.[...](81), the Committee determined, in accordance with article 19(2)(e)(ii) of the BWM Convention, that the adopted amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 2025 unless, prior to that date, more than one-third of the Parties have notified the Secretary-General that they object to the amendments, and shall enter into force on 1 October 2025, in accordance with article 19(2)(f)(ii) of the Convention.

### ***Amendments to Article V of Protocol I of MARPOL***

3.31 The Committee considered the final text of the draft amendments to Article V of Protocol I of MARPOL concerning revised reporting procedures for the loss of containers (MEPC 81/WP.5, annex 2), and adopted the amendments by resolution MEPC.[...](81), as set out in annex [...].

3.32 In adopting resolution MEPC.[...](81), the Committee determined, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2025 unless prior to that date not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments) and shall enter into force on 1 January 2026, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL.

### ***Amendments to MARPOL Annex VI***

3.33 The Committee considered the final text of the draft Amendments to MARPOL Annex VI concerning low-flashpoint fuels and other fuel oil related issues; marine diesel engine replacing a steam system; and accessibility of data and inclusion of data on transport work and enhanced granularity in the IMO Ship Fuel Consumption Database (MEPC 81/WP.5, annex 3), and adopted the amendments by resolution MEPC.[...](81), as set out in annex [...].

3.34 In adopting resolution MEPC.[...](81), the Committee determined, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2025 (unless prior to that date not less than one-third of the Parties or Parties

the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments) and shall enter into force on 1 August 2025, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL.

**Draft MEPC resolution on *Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit***

3.35 The Committee considered the final text of the draft MEPC resolution on *2024 Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit* (MEPC 81/WP.5, annex 4), and adopted it by resolution MEPC.[... ](81), as set out in annex [...].

***Assessment of capacity building and technical cooperation and assistance implications for the draft amendments***

3.36 Having considered the parts of the Drafting Group's report addressing the implications of the amendments adopted at this session for capacity-building and technical cooperation and assistance (MEPC 81/WP.5, paragraphs 29 to 34), the Committee:

- .1 noted the view of one delegation highlighting the need for more substantial consideration of training needs of seafarers by the various IMO bodies to ensure effective implementation of any amendments to standards and requirements;
- .2 noted that there may be capacity-building implications and a need for technical cooperation or assistance in relation to the draft amendments to MARPOL Annex VI, notably in respect of the draft amendments to the data collection and reporting requirements in appendix IX; and
- .3 in light of the above, invited TCC to note the outcome of the aforementioned assessment.

3.37 In considering the Group's recommendation to urge Member States and international organizations to propose an alternative mechanism at a future meeting concerning the assessment of capacity-building implications (MEPC 81/WP.5, paragraph 36.6), the Committee noted that a proposal was expected to be submitted to MSC 108 to amend the

relevant section of the *Organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies* (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5) pertaining to the assessment of capacity-building and technical cooperation and assistance implications for draft amendments, that, if agreed, would then be sent onwards to MEPC for concurrent approval. The Committee therefore agreed that no further action was required, pending the outcome of the discussion on this matter at MSC 108.

#### ***Instructions to the Secretariat***

3.38 In adopting the aforementioned amendments, the Committee authorized the Secretariat, when preparing the authentic texts, to make any editorial corrections that may be identified, as appropriate, including updating references to renumbered paragraphs, and to bring to the attention of the Committee any errors or omissions which require action by the Parties to the BWM Convention and MARPOL.

## **4 HARMFUL AQUATIC ORGANISMS IN BALLAST WATER**

4.1 The Committee recalled that MEPC 80 had envisaged the re-establishment of the Ballast Water Review Group at this session (MEPC 80/17, paragraph 14.16.4) and noted that the proposed terms of reference for the Group were set out in document MEPC 81/WP.2.

4.2 In the interest of time, the Committee agreed to refer all documents it had for consideration under this agenda item (see paragraph 4.3) to the Ballast Water Review Group for detailed consideration, in accordance with the respective terms of reference (MEPC 81/WP.2), with the exception of documents concerning the following matters:

- .1 approval of ballast water management systems (BWMS) that make use of Active Substances; and
- .2 information on the type approval of BWMS and other information relating to ballast water management.

4.3 With regard to the documents referred directly to the Ballast Water Review Group, both submitted to this session and deferred by MEPC 80, the Committee noted that they were addressing the following issues:

- .1 list of provisions and instruments for revision and/or development under the Convention review stage of the experience-building phase (EBP) associated with the BWM Convention (MEPC 81/4/2, MEPC 81/4/5, MEPC 81/4/7, MEPC 81/4/9, MEPC 81/INF.6 and MEPC 81/INF.9);
- .2 guidance on the application of the BWM Convention to ships operating in challenging water quality conditions (MEPC 81/4/4, MEPC 81/4/8 and MEPC 81/4/11);
- .3 guidance on the temporary storage of grey water or treated sewage in ballast tanks (MEPC 81/4/6 and MEPC 79/4/8); and
- .4 modifications to BWMS with existing type approval (MEPC 81/4/3, MEPC 81/4/10, MEPC 81/4/12 and MEPC 81/INF.13).

#### **BWM Convention review**

4.4 With regard to the list of provisions and instruments for revision and/or development under the Convention review stage of the EBP associated with the BWM Convention, the Committee had for its consideration the following documents, which were referred to the Ballast Water Review Group:

- .1 MEPC 81/4/2 (Australia), containing the report of the Correspondence Group on Review of the BWM Convention re-established by MEPC 80, including the draft list of provisions and instruments for revision and/or development under the Convention review stage of the EBP associated with the BWM Convention, which needed to be finalized and approved by the Committee for use as the basis for the development of a package of amendments to the Convention;
- .2 MEPC 81/4/5 (India), providing information on issues which may be considered during the BWM Convention review discussions on the type approval criteria for land-based and shipboard testing of BWMS, based on the analysis of the BWMS type approval and System Design Limitation (SDL) data;

- .3 MEPC 81/4/7 (INTERTANKO), commenting on the report of the Correspondence Group (MEPC 81/4/2), highlighting challenges encountered by ships engaged in short voyages in water bodies shared by Parties to the BWM Convention, where compliance with the Convention becomes impractical due to the inability to conduct ballast water exchange or treatment, and suggesting a review of the Guidelines (G7) and BWM.2/Circ.63 to address the challenges of short voyages;
- .4 MEPC 81/4/9 (Japan), providing comments on the report of the Correspondence Group (MEPC 81/4/2), proposing the frequency and the type of sampling and analysis of ballast water discharges at flag State surveys to ensure BWMS meet regulation D-2, and that the framework of State control (PSC) under the BWM Convention should not be changed;
- .5 MEPC 81/INF.6 (Australia), presenting the main findings from a study undertaken in Australia to evaluate the performance of BWMS fitted on board ships that visited Australian ports between 2021 and 2023, following the previous report submitted in 2021 through document MEPC 76/INF.56, which had provided data on the use and effectiveness of BWMS in relation to the requirements of the BWM Convention; and
- .6 MEPC 81/INF.9 (IMarEST), presenting information on challenges encountered when deploying portable BWMS as contingency measures, to facilitate discussion on how these challenges could be considered and addressed during the BWM Convention review process.

### **Application of the BWM Convention to ships operating in challenging water quality**

4.5 With regard to the development of guidance on the application of the BWM Convention to ships operating in challenging water quality conditions, the Committee had for its consideration the following documents, which were referred to the Ballast Water Review Group:

- .1 MEPC 81/4/4 (Australia et al.), proposing interim guidance on the application of the BWM Convention to ships operating in challenging water quality (CWQ), which reflected the intersessional work of a number of Member States and international organizations with a view to finalizing the guidance at this session, taking into account recent discussions of the Ballast Water Review Group;

- .2 MEPC 81/4/8 (Japan), commenting on document MEPC 81/4/4, providing information on alarms of BWMS reported by the Japanese shipping industry, and proposing that information be gathered on the experience of ships that would have implemented the interim CWQ guidance; and
- .3 MEPC 81/4/11 (INTERTANKO), providing information on INTERTANKO's database of reports from ships that encounter challenges when using BWMS in ports with CWQ and details on the intention to open and present the database to interested stakeholders.

### **Temporary storage of grey water or treated sewage in ballast tanks**

4.6 With regard to the development of guidance on the temporary storage of grey water or treated sewage in ballast tanks, the Committee had for its consideration the following documents, which were referred to the Ballast Water Review Group:

- .1 MEPC 81/4/6 (Japan et al.), providing draft guidance for the temporary storage of treated sewage and grey water in ballast water tanks, taking into consideration related documents drafted for and discussed in prior sessions, and seeking to incorporate such considerations into a revised guidance for the Committee's consideration and action as needed; and
- .2 MEPC 79/4/8 (China), discussing the feasibility of temporary storage of grey water and treated sewage (effluent) by a sewage treatment plant in ballast tanks, proposing issues that needed further consideration when developing guidance on such temporary storage, and providing possible amendments to the BWM Convention, so as to provide information for consideration in developing a BWM circular and amendments to the BWM Convention.

### **Modifications to BWMS with existing type approval**

4.7 With regard to modifications to BWMS with existing type approval, the Committee had for its consideration the following documents, which were referred to the Ballast Water Review Group:

- .1 MEPC 81/4/3 (Germany et al.), presenting information regarding necessary modifications to a BWMS with existing type approval and proposing

amendments to the *Guidance for Administrations on the type approval process for ballast water management systems* (BWM.2/Circ.43/Rev.1) that would support approval of BWMS modifications;

- .2 MEPC 81/4/10 (Japan), providing comments on the proposals in document MEPC 81/4/3, suggesting matters to keep in mind when considering necessary tests for each BWMS modification;
- .3 MEPC 81/4/12 (Republic of Korea), providing comments on the proposals in document MEPC 81/4/3, intended to provide harmonized guidance to facilitate the evaluation of modifications to a BWMS with existing type approval; and
- .4 MEPC 81/INF.13 (BEMA), providing additional information to that contained in documents MEPC 80/INF.18 and MEPC 81/4/3 regarding modifications to a BWMS with an existing type approval, including information about the level of detail in the documentation required to obtain type approval and the associated implications for the ability to implement BWMS modifications and for BWMS performance.

#### **Approval of BWMS that make use of Active Substances**

4.8 Following consideration of the report of the forty-fourth meeting of the GESAMP-BWWG (MEPC 81/4/1), the Committee approved the report in general and concurred with the recommendation to grant Basic Approval to the ERMA FIRST FLOW ballast water management system.

4.9 The Committee invited the Administration of Denmark to verify that all the recommendations contained in the aforementioned report (MEPC 81/4/1, annex 4) are fully addressed during the further development of the BWMS.

4.10 The Committee noted the Group's recommendation that, for any future applications of any BWMS for Basic Approval, they should include all system components and processes, to be described and tested as intended for the system to operate in practice.



### ***Future meetings of the GESAMP-BWWG***

4.11 The Committee noted that the forty-fifth meeting of the GESAMP-BWWG had been scheduled for 6 to 10 May 2024 and detailed information had been specified in BWM.2/Circ.81.

### **Type approval of BWMS**

4.12 The Committee noted the information regarding type-approved BWMS provided in the following documents:

- .1 MEPC 81/INF.3 (Islamic Republic of Iran) on the type approval of the RADClean® BWMS;
- .2 MEPC 81/INF.16 (Singapore) on the type approval of the Semb-Eco BWMS;
- .3 MEPC 81/INF.24 (Norway) on the type approval of the Cyeco BWMS; and
- .4 MEPC 81/INF.33 (Denmark) on the type approval of the BalClor® Smart BWMS.

### **ISO standard on commissioning testing procedures for BWMS using electrolytic methods**

4.13 The Committee noted the information in document MEPC 81/INF.18 (ISO) on the development of an ISO standard on commissioning testing procedures for BWMS using electrolytic methods and invited ISO to continue updating the Organization on its further work relating to the development of this standard.

### **Establishment of the Ballast Water Review Group**

4.14 The Committee established the Ballast Water Review Group and instructed it, taking into consideration the comments and decisions made in plenary, to:

- .1 finalize the draft list of provisions and instruments for revision and/or development under the Convention review stage of the experience-building phase associated with the BWM Convention, using annex 3 to document MEPC 81/4/2 as the basis and taking into account the proposals, comments and information in documents MEPC 81/4/5, MEPC 81/4/7, MEPC 81/4/9, MEPC 81/INF.6 and MEPC 81/INF.9;

- .2 prepare draft terms of reference for the re-establishment of the Correspondence Group on Review of the BWM Convention;
- .3 finalize the draft interim guidance on the application of the BWM Convention to ships operating in challenging water quality, using the annex to document MEPC 81/4/4 as the basis and taking into account the comments in documents MEPC 81/4/8 and MEPC 81/4/11;
- .4 finalize the draft guidance on the temporary storage of grey water or treated sewage in ballast tanks, using the annex to document MEPC 81/4/6 as the basis and taking into account the views in document MEPC 79/4/8;
- .5 depending on the outcome of the consideration of the proposed guidance on the temporary storage of grey water or treated sewage in ballast tanks, consider the proposed amendments to the BWM Convention contained in document MEPC 79/4/8 concerning the discharge of grey water or treated sewage temporarily stored in ballast tanks, and advise the Committee accordingly; and
- .6 consider the proposals contained in document MEPC 81/4/3 regarding modifications to ballast water management systems with existing type approval, taking into account the comments and information in documents MEPC 81/4/10, MEPC 81/4/12 and MEPC 81/INF.13, and advise the Committee accordingly.

### **Report of the Ballast Water Review Group**

4.15 Having considered the report of the Ballast Water Review Group (MEPC 81/WP.9), the Committee approved it in general and took action as outlined hereunder.

### ***BWM Convention review***

4.16 The Committee endorsed the list of provisions and instruments for revision and/or development under the Convention review stage of the experience-building phase associated with the BWM Convention, as set out in annex 1 to document MEPC 81/WP.9, to guide the further work of the Correspondence Group on Review of the BWM Convention.

*Re-establishment of the Correspondence Group on Review of the BWM Convention*

4.17 In this connection, the Committee re-established the Correspondence Group on Review of the BWM Convention, under the coordination of Australia,<sup>2</sup> with the following terms of reference:

.1 prepare draft text for amendments to provisions of the BWM Convention and to associated instruments, and for new provisions and/or instruments, based on the list of provisions and instruments for revision and/or development set out in annex 1 to document MEPC 81/WP.9 and taking into account the relevant discussions reflected in documents MEPC 81/4/2 and MEPC 81/WP.9; and

.2 submit a report to MEPC 83.

4.18 The Committee encouraged interested Member States and international organizations to contact the Coordinator of the Correspondence Group, with a view to participating and contributing to its work.

***Application of BWM Convention to ships operating in challenging water quality***

4.19 The Committee adopted resolution MEPC.[...](81) on *Interim guidance on the application of the BWM Convention to ships operating in challenging water quality conditions*, as set out in annex [...].

***Temporary storage of treated sewage or grey water in ballast tanks****Guidance on the temporary storage of grey water or treated sewage in ballast tanks*

4.20 The Committee approved BWM.2/Circ.82 on *Guidance for the temporary storage of treated sewage and/or grey water in ballast water tanks* (MEPC 81/WP.9, annex 4).

---

<sup>2</sup>**Coordinator:**

Ms. Sonia Gorgula  
Director, Ballast Water Unit, Marine & Aquatic Biosecurity Section  
Animal Biosecurity Branch, Biosecurity Animal Division  
Department of Agriculture, Fisheries and Forestry  
GPO Box 858 Canberra ACT 2601 Australia  
Phone: +61 2 6272 2049  
Email: [BallastWaterManagementCG@aff.gov.au](mailto:BallastWaterManagementCG@aff.gov.au)

### *Consequential amendments to the BWM Convention*

4.21 In addition, the Committee endorsed the Group's view that draft amendments to regulations A-2 and B-2 of the BWM Convention, concerning the discharge of treated sewage and/or grey water temporarily stored in ballast water tanks, were not necessary, while the corresponding draft amendment to regulation B-1 could be considered under the Convention review.

### ***Modifications to BWMS with existing type approval***

4.22 The Committee invited interested Member States and international organizations to work intersessionally with the broadest possible participation and submit further concrete proposals to MEPC 82, with a view to finalization of guidance on modifications to BWMS with existing type approval.

### ***Future work***

4.23 The Committee noted the request of the Group to re-establish the Review Group at MEPC 82, in accordance with the provisions of regulation D-5 of the BWM Convention.

## **5 AIR POLLUTION PREVENTION**

5.1 In the interest of time, the Committee agreed to refer documents concerning the proposed draft amendments to the *2021 Guidelines for exhaust gas cleaning systems* (EGCSs) (resolution MEPC.340(77)), reissuance of the Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate, and biofuels and biofuel blends and their carriage by bunkering vessels directly to the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency for detailed consideration (see paragraph 5.16).

5.2 The Committee recalled that, in considering the outcome of MSC 107 under agenda item 2 (see paragraph 2.3), it had agreed to consider the draft MSC-MEPC *Guidelines for fuel sampling procedures* under this agenda item. In this regard, the Committee agreed to refer paragraph 3.2 of document MEPC 81/2, in conjunction with document MEPC 81/2/4 and paragraph 3 of document MEPC 81/2/7, to the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency for detailed consideration (see paragraph 5.16).

## Implementation of the global 0.50% sulphur limit and the use of EGCSs

5.3 The Committee had for its consideration the following documents:

- .1 MEPC 81/5/4 (FOEI et al.), recalling the duty of Parties to MARPOL Annex VI to not impair or damage the environment, human health, property or resources when approving alternative compliance methods and reflecting on the importance of not interpreting regulation 4.1 of MARPOL Annex VI in isolation of other regulations and obligations;
- .2 MEPC 81/INF.21 (Finland), reporting the key findings of the Horizon 2020 EMERGE project on environmental impact assessments of EGCS effluents for the Baltic Sea, North Sea, English Channel and the Mediterranean Sea areas;
- .3 MEPC 81/INF.36 (FOEI et al.), summarizing a study by the International Council on Clean Transportation (ICCT) providing an update on measures restricting the use of EGCS in various countries and ports until February 2023; and categorizing measures as bans or more limited restrictions; and
- .4 MEPC 81/INF.38 (CLIA), providing information on a risk assessment of open loop EGCS washwater discharges from cruise ships within the Puget Sound region of the United States, based on the recommended methodology provided in the *2022 Guidelines for risk and impact assessments of the discharge water from exhaust gas cleaning systems* (MEPC.1/Circ.899).

5.4 The Committee, having recalled that MEPC 80 had re-instated the agenda item on "Evaluation and harmonization of rules and guidance on the discharge of discharge water from EGCS into the aquatic environment, including conditions and areas" on the agenda of PPR 11 and that, due to the close proximity of PPR 11 and MEPC 81, the outcome of PPR 11 concerning EGCS matters would be reported to MEPC 82, deferred documents MEPC 81/5/4, MEPC 81/INF.21, MEPC 81/INF.36 and MEPC 81/INF.38 to MEPC 82, for consideration in conjunction with the relevant outcome of PPR 11.

## Effectiveness of regulation 13 of MARPOL Annex VI

5.5 The Committee had for its consideration the following documents:

- .1 MEPC 81/5/3 (Belgium et al.), outlining growing concerns that the NO<sub>x</sub> emission control programme under regulation 13 of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> ECA requirements were not achieving the anticipated reductions in air pollution from marine diesel engines; and recommending to examine the perceived shortcomings and consider a way forward to ensure that the NO<sub>x</sub> control programme provides cleaner air and health benefits;
- .2 MEPC 81/5/6 (Finland), commenting on document MEPC 81/5/3 concerning perceived shortcomings of the NO<sub>x</sub> emissions reduction programme in regulation 13 of MARPOL Annex VI; supporting that the concerns of the effectiveness of Annex VI are examined; and proposing investigation of the level of implementation of relevant regulations to ensure that they are implemented in a uniform manner; and
- .3 MEPC 81/INF.7 (Canada), providing information on the slower than expected incidence of Tier III ship calls to Canada to date and sharing the results of a modelling analysis of air quality and health impacts of NO<sub>x</sub> Tier III standards in Canadian waters.

5.6 In the ensuing discussion, several delegations expressed concerns that the expected NO<sub>x</sub> reductions in ECAs had not been achieved and invited the Committee to consider ways to ensure that the NO<sub>x</sub> control programme delivered on the objective to reduce harmful emissions and their negative impact on human health; and identified the following possible shortcomings of NO<sub>x</sub> regulations: keel laying dates used to circumvent regulation; the combination of ship operating profiles and engine certification duty cycles may result in much higher emissions than originally expected; and the NO<sub>x</sub> compliance and enforcement provisions in MARPOL Annex VI make it difficult to detect and enforce against ships that exceed the NO<sub>x</sub> limits. In the view of these delegations, these issues applied not only to Tier III NO<sub>x</sub> standards but also to Tier II standards. Regarding the specific concern of regulatory avoidance relating to keel laying dates, one delegation expressed support for the approach proposed in documents MEPC 81/11/1 and MEPC 81/11/2 to consider reflecting the ship's delivery date in addition to the keel laying date concerning future NO<sub>x</sub> ECAs and suggested the further consideration of the implications of the three dates criteria within this agenda item.

One delegation underlined the importance of addressing these issues, as many zero- and near-zero carbon fuels were likely to have significant NO<sub>x</sub> emissions.

5.7 Several delegations noted that the measurement studies referred to in document MEPC 81/5/3 had been carried out using various methods and under different circumstances that might lead to inaccuracies, e.g.: measurement sensor accuracy, calculation methods, assumptions on engine power, fuel used and its consumption, and suggested that the Committee's priority at this stage should be to ensure uniform and effective implementation of the NO<sub>x</sub> regulations and conduct further research. These delegations also noted that for Tier II, regardless of these inaccuracies, the measurement results were well below the standards, and that for Tier III, the number of measurements conducted was very limited when compared to data available on Tier II ships, thus questioning the reliability of the results.

5.8 Several delegations, in acknowledging the concerns raised in document MEPC 81/5/3, stated that further research and data collection were needed and supported the initiation of comprehensive discussions in the Committee and address the identified concerns on the effectiveness of NO<sub>x</sub> regulations. One delegation highlighted that the further consideration of NO<sub>x</sub> engine performance at low loads would require a thorough consideration of technical feasibility. Several delegations suggested that the Committee in its future considerations should put more emphasis on how to ensure ship compliance along their entire lifetime, including by requiring actual emissions measurement at the initial survey in addition to test-bed measurements.

5.9 The observer from IACS, in referring to document MEPC 81/5/6, agreed with the need to address the reported disparities in the implementation of regulations by various recognized organizations (ROs), and suggested to keep RO-related investigations within the IMO framework of the III Code and the RO Code. The full statement of the observer is set out in annex 16.

5.10 The observer from EUROMOT, in referring to document MEPC 81/5/3, provided technical comments on various issues, e.g.: NO<sub>x</sub> emissions at low loads, test cycles, compliance procedures, and NO<sub>x</sub> emissions from alternative fuels. The full statement of the observer is set out in annex 16.

5.11 Following consideration, the Committee:

- .1 noted the information and concerns expressed regarding the effectiveness of regulation 13 of MARPOL Annex VI, including the NO<sub>x</sub> Tier III standards, in regulating NO<sub>x</sub> emissions from ships, including in NO<sub>x</sub> ECAs, set out in documents MEPC 81/5/3, MEPC 81/5/6 and MEPC 81/INF.7; and
- .2 invited interested Member States and international organizations to continue conducting research on the matter and to consider submitting proposals for a new output on the review of the effectiveness of regulation 13 of MARPOL Annex VI, including the NO<sub>x</sub> Tier III standard contained therein, to a future session of the Committee.

#### **Reduction of the impact of Black Carbon emissions from international shipping on the Arctic**

5.12 The Committee had for its consideration the following documents:

- .1 MEPC 81/5/5 (FOEI et al.), setting out suggestions for regulation to deliver "fast and immediate" action to reduce Black Carbon (BC) emissions via a fuel switch, followed by stricter emission cuts via a polar fuel standard and designation of BC ECAs in a stepped approach; and
- .2 MEPC 81/5/8 (FOEI et al.), providing additional background information on marine fuel quality issues to support the proposals set out in document MEPC 81/5/5 for concrete action to control and reduce BC emissions from ships operating in or near to the Arctic, namely to pursue the H/C ratio as a measure of a marine fuel's sooting propensity; and supporting the development of the polar fuel standard and an Arctic BC ECA.

5.13 The Committee, having recalled that due to the close proximity of PPR 11 and MEPC 81, the outcome of PPR 11 concerning Black Carbon matters would be reported to MEPC 82, deferred documents MEPC 81/5/5 and MEPC 81/5/8 to MEPC 82, for consideration in conjunction with the relevant outcome of PPR 11.



**Relevant information on air pollution from ships**

5.14 The Committee noted updated information on the treatment of ozone-depleting substances (ODS) used by ships provided by the Secretariat (MEPC 81/5), and requested the Secretariat to continue submitting relevant updates to future sessions of the Committee.

5.15 The Committee noted information on air pollution from ships set out in the following documents:

- .1 MEPC 81/INF.12 (IBIA), providing information on a method developed for the sampling of low-flashpoint fuels supplied to ships for use on board as fuel;
- .2 MEPC 81/INF.19 (Singapore), providing information on the Digital Bunkering initiative launched by the Port Authority of Singapore (MPA) and the electronic bunker delivery notes (eBDN) issued by MPA-licensed bunker suppliers; and
- .3 MEPC 81/INF.34 (Canada), presenting the results of a study on the use of biofuels on board three Canadian-flagged ships from two Canadian shipping companies in relation to operational impacts, technical preparations prior to use, and associated air pollution emissions.

**Establishment of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency**

5.16 The Committee established the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency and instructed it, taking into account comments, proposals and decisions made in plenary, to:

- .1 consider paragraph 3.2 of document MEPC 81/2 in conjunction with document MEPC 81/2/4 and paragraph 3 of document MEPC 81/2/7, and advise the Committee accordingly;
- .2 consider the proposed draft amendments to the *2021 Guidelines for exhaust gas cleaning systems* (resolution MEPC.340(77)) regarding nitrate concentration data for EGCSs of similar design, as set out in document MEPC 81/5/2 (India), and advise the Committee accordingly;

- .3 consider the need to provide a clarification regarding Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate reissuance at the time of change of flag of a ship, taking into account documents MEPC 81/5/1 (India) and MEPC 81/5/7 (United States), and advise the Committee accordingly;
- .4 consider the information and proposals in respect of the carriage of biofuels and biofuel blends by bunkering vessels set out in documents MEPC 81/6/10 (India and Republic of Korea) and MEPC 81/INF.4 (IBIA), and advise the Committee accordingly; and
- .5 consider the information and proposals in respect of biofuels and biofuel blends set out in documents MEPC 80/5 (Norway) and MEPC 80/5/2 (India), and advise the Committee accordingly.

#### **Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency**

5.17 Having considered the relevant part of the report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency (MEPC 81/WP.7, paragraphs 4 to 45, and paragraph 89), the Committee approved it in general and took action as outlined below.

#### ***Consideration of the outcome of MSC 107 in respect of fuel sampling***

5.18 The Committee noted that the Group had considered the outcome of MSC 107 regarding the draft MSC-MEPC guidelines for fuel sampling procedures (MEPC 81/2, paragraph 3.2), in conjunction with document MEPC 81/2/4 and paragraph 3 of document MEPC 81/2/7.

5.19 Having noted the discussion of the Group on this issue, the Committee:

- .1 approved the draft MSC-MEPC circular on *Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with MARPOL Annex VI and SOLAS chapter II-2*, as set out in annex 1 to document MEPC 81/WP.7, subject to concurrent approval by MSC 108, as an urgent matter; and
- .2 agreed to revoke resolution MEPC.182(59) on the *2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI* when the joint MSC-MEPC circular is issued.

***Draft amendments to the 2021 Guidelines for EGCSs (resolution MEPC.340(77)) regarding nitrate concentration data for EGCSs of similar design***

5.20 The Committee noted that the Group had considered document MEPC 81/5/2 (India), proposing amendments to the *2021 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCSs)* (resolution MEPC.340(77)), with a view to providing clarity regarding the acceptance of data on nitrate concentrations from EGCS discharge water from a similar design EGCS, as an alternative to drawing a sample for the actual nitrate content analysis required in section 10.1.5 of the EGCS Guidelines.

5.21 The Committee, having noted that there had not been sufficient support in the Group for the proposed amendments, invited interested Member States and international organizations to submit proposals with appropriate justifications to a future session.

***EIAPP Certificate reissuance at the time of change of flag of a ship***

5.22 The Committee noted that the Group had considered the following documents:

- .1 MEPC 81/5/1 (India), seeking clarification regarding reissuance of the Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate at the time of change of flag of a ship; and
- .2 MEPC 81/5/7 (United States), commenting on document MEPC 81/5/1 and stressing that the receiving Administration is responsible for either issuing a new EIAPP Certificate or providing a statement that recognizes and authorizes the certificates issued by the previous Administration.

5.23 The Committee, having noted that there had not been sufficient support in the Group for the proposed interpretation regarding EIAPP Certificate reissuance at the time of change of flag of a ship proposed in document MEPC 81/5/1, requested the Secretariat to correct the editorial mistake in regulation 9.9.3 of MARPOL Annex VI in a future revision (MEPC 81/WP.7, paragraph 25).

---

***Carriage of biofuels and biofuel blends by bunker vessels***

5.24 Regarding the carriage of biofuels and biofuel blends by bunker vessels, the Committee noted that the Group had considered the following documents:

- .1 MEPC 81/6/10 (India and Republic of Korea), outlining issues on the use of biofuels as part of the Organization's commitment to reduce GHG emissions from international shipping; and proposing a draft MEPC circular, providing guidance on carriage requirements for biofuels for marine bunkering vessels certified for the carriage of MARPOL Annex I cargoes; and
- .2 MEPC 81/INF.4 (IBIA), advising that ships engaged in bunkering operations and certified under MARPOL Annex I are not allowed to carry biofuel blends with greater than 25% of biofuel content even within port areas, which presents a potential impediment to the global adoption of biofuels as fuel oil for ships and the ambition for the decarbonization of international shipping in the short term, as set out in the 2023 IMO GHG Strategy.

5.25 The Committee, having noted that there had not been sufficient support in the Group for approving the interim guidance on the carriage of biofuels and biofuel blends by bunker vessels proposed by document MEPC 81/6/10, referred documents MEPC 81/6/10 and MEPC 81/INF.4 to ESPH 30 for further consideration in respect of supply of fuel oil to ships by bunker vessels, taking into account comments made at this session, with a view to advising the Committee on the way forward.

***Guidance for the use of biofuels and biofuel blends***

5.26 The Committee noted that the Group had considered the following documents related to the use of biofuels and biofuel blends, deferred to this session by MEPC 80:

- .1 MEPC 80/5 (Norway), providing a study which compares pollutants in exhaust gas generated from two different engines using biodiesel and marine gas oil in a laboratory which demonstrates that the combustion of Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) reduces NO<sub>x</sub> emissions compared to the use of marine gas oil, supporting the effectiveness of a unified interpretation to regulation 18.3 of MARPOL Annex VI; and

- .2 MEPC 80/5/2 (India), providing text of draft interim guidelines for the use of biofuels and blends of biofuels containing recommendations in respect of procurement, storage, oil quality testing and use of biofuels or biofuel blends on board.

5.27 The Committee, having noted that there had not been sufficient support in the Group for the interim guidance for the use of biofuels and biofuel blends (MEPC 80/5/2), invited interested Member States and international organizations to submit relevant proposals with regard to the safe use of biofuels and biofuel blends to a future session of the Maritime Safety Committee.

## **6 ENERGY EFFICIENCY OF SHIPS**

6.1 Due to time constraints, the Committee agreed to refer documents concerning the proposed draft amendments to the *2021 Guidelines on the Shaft/engine power limitation system to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve* (resolution MEPC.335(76)); the *2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)* (resolution MEPC.346(78)); the *2022 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data and operational carbon intensity* (resolution MEPC.348(78)); and the unified interpretations of regulations 2.2.15 and 2.2.18 of MARPOL Annex VI, as well as proposals for the consistent reporting of fuel consumption by LNG carriers and gas carriers and of VLSFO, ULSFO, biofuels and e-fuels to the IMO DCS, directly to the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency, established under agenda item 5 (see paragraph 5.16), for detailed consideration.

### **Information in the EEDI database**

6.2 The Committee noted the information by the Secretariat (MEPC 81/INF.2), providing the latest summary of data and graphical representations of the information contained in the EEDI database.

### **Reports on 2022 fuel oil consumption data submitted to the IMO DCS in GISIS and on annual carbon intensity**

6.3 The Committee noted document MEPC 81/6 (Secretariat), providing the report of the fuel oil consumption data for the period 1 January to 31 December 2022 and associated information, and proposing a number of improvements to the IMO DCS GISIS module (MEPC 81/6, paragraphs 9 to 13), together with an oral update by the Secretariat on its ongoing work in maintaining and upgrading the IMO DCS database.

6.4 Following consideration, the Committee:

- .1 approved, in principle, the summary of the fuel oil consumption data submitted by almost 29,000 ships to the IMO DCS for 2022;
- .2 noted improvements to the IMO DCS GISIS module made by the Secretariat, notably to allow CII and other parameters to be reported as of the 2023 reporting period, as well as the ongoing enhancement of the user-friendliness, accessibility and functionalities of the IMO DCS database, to be reported to a future session; and
- .3 noted that following the adoption of the *2022 Guidelines on operational carbon intensity indicators and the calculation methods (CII Guidelines, G1)* (resolution MEPC.352(78)), the CII metric to be used for the ship type category "ro-ro cargo ships" in document MEPC 81/6 should be cgDIST, instead of AER, and that this would be reflected in future reports to the Committee.

6.5 The Committee also noted that, following the request in the *2021 Guidelines on the operational carbon intensity reduction factors relative to reference lines (CII Reduction Factors Guidelines, G3)* (resolution MEPC.338(76)) to monitor developments in annual carbon intensity improvement using both demand-based and supply-based measurements in parallel to the annual analysis of the fuel consumption data reported to the IMO DCS, document MEPC 81/6/1 (Secretariat) provided the report on annual carbon intensity for the years 2019 to 2022.

6.6 Following consideration, the Committee approved, in principle, the reporting on carbon intensity developments on the basis of supply-based measurements, using AER and cgDIST indicators and noted:

- .1 the general outcome with regard to carbon intensity developments (MEPC 81/6/1, paragraph 19 and annex); and

- .2 the limitations of calculating the estimated demand-based carbon intensity using AIS draught data; and that this was not a full substitute for reported cargo data or, ideally, transport work data to the IMO DCS, as explained in more detail in the annex to document MEPC 81/6/1.

6.7 In conclusion, the Committee expressed its appreciation to the Secretariat for the thorough analysis of the fuel consumption data and carbon intensity developments and requested it to:

- .1 continue to maintain the IMO DCS and associated annual fuel consumption reporting, and to continue to explore possible improvements to the reporting process; and
- .2 continue monitoring the carbon intensity of the existing fleet based on supply-based and demand-based measurements, and to report the outcomes to the Committee.

#### **Review of suitability of the IMO DCS for implementation and enforcement of current and future measures**

6.8 The Committee had for its consideration document MEPC 81/6/5 (Austria et al.), outlining the main stakes related to data quality, integrity and the verification process of the IMO DCS, while underlining potential risks and vulnerabilities of the current system, for further analysis and actions that could be investigated to address them; and proposing a review of suitability of the IMO DCS for implementation and enforcement of current and future regulatory GHG measures regarding data quality and integrity, focusing, inter alia, on identification and assessment of risks and vulnerabilities before addressing them.

6.9 In the ensuing discussion, several delegations stressed that the review of the short-term GHG reduction measure and the ongoing development of mid-term measures required a robust system for collection and verification of ship fuel oil consumption and GHG emission data. These delegations, in stressing that data quality, data integrity and data verification would be key factors in implementing current and future GHG reduction measures, highlighted that the IMO DCS was not only an information tool but also a compliance tool and, therefore, it was essential to maintain the environmental integrity and the level playing field across the world's fleet of all measures relying on such data. In this connection, these

---

delegations stressed the importance of assessing the potential risks and vulnerabilities of the IMO DCS, using document MEPC 81/6/5 as the basis.

6.10 Several delegations stressed that the Organization should conduct a full risk analysis of the IMO DCS, including investigating risks associated with underreporting, which may increase with future GHG reduction measures. Several delegations expressed the view that in reviewing the suitability of the IMO DCS for future IMO GHG reduction measures, the Organization should keep in mind the need to ensure both the reliability and the simplicity of the system.

6.11 Several delegations, in thanking the Secretariat for its continuous efforts in improving the IMO DCS, expressed the view that the Secretariat was in a good position to conduct further analysis and provide recommendations to MEPC 82, or MEPC 83 at the latest, with a view to ensuring that the IMO DCS meets the needs of the Member States and the Organization. One delegation expressed concerns on the time constraints that the Secretariat might face in conducting such a full risk analysis. Several delegations expressed the view that existing requirements in MARPOL do not provide Parties full access to the IMO DCS datasets which inadvertently undermined their ability to conduct their own assessment of the quality of the datasets. Several delegations suggested that the Secretariat or a contractor, in conducting the proposed analysis, should take into account feedback from external stakeholders and experience from other mechanisms such as the EU MRV.

6.12 Following discussion, the Committee noted the broad support for the proposal set out in document MEPC 81/6/5 and, consequently, requested the Secretariat to conduct a review of the suitability of the IMO DCS for the implementation and enforcement of current and future IMO GHG reduction measures, taking into account document MEPC 81/6/5 and comments made at this session, and report back to a future session.

#### **Review of the short-term GHG reduction measure**

6.13 The Committee recalled that MEPC 80 had approved the *Review plan of the short-term GHG reduction measure* and had noted that the proposals contained in relevant documents submitted to previous sessions would be considered in accordance with the Review plan.



6.14 The Committee also recalled that the Review plan included the timeline for the review of the short-term GHG reduction measure as follows:

- .1 *Data gathering stage*: from MEPC 80 to MEPC 82 (September 2024);
- .2 *Data analysis stage*: by the working group at MEPC 82, to be continued by a correspondence group; and
- .3 *Convention and Guidelines review stage*: an intersessional working group between MEPC 82 and MEPC 83 (spring 2025) as well as a working group at MEPC 83.

6.15 The Committee had for its consideration the following documents, with a view to facilitating the data gathering stage:

- .1 MEPC 81/6/2 (ICS), introducing the newly established voluntary ICS CII Data Collection System which enables ship owners and ship managers to submit a copy of their aggregate validated IMO DCS data and, separately in unvalidated aggregate form, the additional scope of data agreed at MEPC 80 (e.g. including greater granularity of fuel consumption and transport work); and inviting Member States to circulate information on this data collection facility to ships flying their flag, thereby encouraging its use;
- .2 MEPC 81/6/13 (RINA), presenting the objectives and methodology of a comprehensive project currently being carried out by Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping with initial focus on the evaluation of the CII framework; and providing the initial results of the study in the review of the CII, to address the negative effects, while preserving the positive effects;
- .3 MEPC 81/6/15 (INTERFERRY), presenting a study undertaken to assess an alternative CII metric for ro-ro cargo and ro-ro passenger ships, seeking to mitigate the negative influence of high frequency service on the attained CII;

- 
- .4 MEPC 81/6/18 (WWF et al.), commenting on document MEPC 81/6/1; and proposing to review the CII in the context of the 2023 IMO GHG Strategy and the negotiation of the basket of mid-term measures, to ensure a clear understanding that the various short- and mid-term measures developed at the same time but in parallel, are collectively capable of delivering the highest level of climate ambition and contribute to a just and equitable transition;
- .5 MEPC 81/INF.22 (Republic of Korea), sharing lessons learned from the CII consulting conducted by the Republic of Korea for the country's shipping companies to emphasize the cooperation among stakeholders for the effective implementation of the CII regulation;
- .6 MEPC 81/INF.27 (INTERCARGO), providing information on CII and, in particular, on the impact of short voyages, port waiting time and ship loading conditions on attained CII, based on a study by INTERCARGO and five classification societies (ABS, BV, ClassNK, DNV and LR) using DCS and EU MRV data for bulk carriers;
- .7 MEPC 81/INF.28 (INTERCARGO), providing information on a study carried out by ABS, on behalf of INTERCARGO, on the impact of short voyages on the attained CII of bulk carriers;
- .8 MEPC 81/INF.29 (INTERCARGO), providing information on a study carried out by LR, on behalf of INTERCARGO, on the impact of port waiting time on the CII;
- .9 MEPC 81/INF.30 (INTERCARGO), providing information on a study carried out by BV, on behalf of INTERCARGO, on the effects of port waiting time on the CII;
- .10 MEPC 81/INF.31 (INTERCARGO), providing information on a study carried out by ClassNK, on behalf of INTERCARGO, on the impacts of ship loading condition (laden/ballast voyages) on the CII; and
- .11 MEPC 81/INF.32 (INTERCARGO), providing information on a study carried out by DNV, on behalf of INTERCARGO, on the impacts of ship loading condition (laden/ballast voyages) on the CII.

6.16 In accordance with the Review plan, the Committee agreed to forward documents MEPC 81/6/2, MEPC 81/6/13, MEPC 81/6/15, MEPC 81/6/18, MEPC 81/INF.22, MEPC 81/INF.27, MEPC 81/INF.28, MEPC 81/INF.29, MEPC 81/INF.30, MEPC 81/INF.31 and MEPC 81/INF.32, together with relevant documents deferred from previous sessions, i.e. documents MEPC 80/6/3, MEPC 80/6/5, MEPC 80/6/6, MEPC 80/6/8, MEPC 80/INF.20, MEPC 80/INF.28, MEPC 80/INF.34, MEPC 79/7/1, MEPC 79/7/2, MEPC 79/7/13, MEPC 79/7/15, MEPC 79/7/21, MEPC 79/7/27 and MEPC 79/INF.19 to MEPC 82 for consideration, where a working group was expected to be established to conduct the review of the short-term measure.

6.17 The Committee also had for its consideration the following documents:

- .1 MEPC 81/6/6 (Bahamas et al.), proposing a draft MEPC resolution that clarified the current status of the CII rating system to raise awareness among wider stakeholders (e.g. financiers, insurers, charterers, brokers and PSC) that CII was currently within a de-facto experience building phase and key elements of the system are interim; and proposing to urge Member States through the draft resolution to advise wider stakeholders not to utilize CII, or its metrics (i.e. AER or cgDIST) for assessment of energy efficiency or regulatory compliance risk; and
- .2 MEPC 81/6/17 (India), supporting document MEPC 81/6/6; highlighting factors to be taken into consideration during the review of the short-term measure; and suggesting that the Committee requests the Secretariat to commission a further study to ensure a more accurate calculation of the CII reference lines based on the IMO DCS data and current ship type specific correction factors to ensure a fair and rational CII rating system for all ship types.

6.18 In considering the proposed MEPC resolution, several delegations, in recognizing that the CII framework was not perfect and expecting that the outcome of the review process would ensure that it is more robust and reliable, did not share the understanding of the co-sponsors of document MEPC 81/6/6 that the CII framework was in an interim or de-facto experience building phase and could not support the proposed resolution. In their view, such an action would undermine the effectiveness of the measure in enhancing energy efficiency improvements and weaken IMO's leadership and commitment to reducing GHG emissions

from international shipping. Several delegations also stressed that the proposed resolution would be inconsistent with regulation 28.10 of MARPOL Annex VI which encourages Administrations, port authorities and other stakeholders, as appropriate, to provide incentives to ships rated as A or B.

6.19 Several other delegations, in reaffirming their support for the pragmatic enforcement mechanism in the CII framework and the review process approved by MEPC 80, stressed that a number of serious weaknesses had been identified in the CII framework and that it was not performing as intended. These delegations expressed their expectation that the CII review process would result in a fairer system that would incentivize correct behavior and stressed that some wider stakeholders, such as charterers and financiers, were relying on the CII rating system which was not appropriate at this stage of development of the measure, resulting in over-penalizing D or E rated ships. In the view of these delegations, if left unaddressed, this situation would be likely to lead to unintended consequences for the decarbonization process and penalize ships for factors that were beyond their control, for example due to short voyages and extended port waiting time. They therefore supported the adoption of the proposed MEPC resolution to raise awareness among the wider stakeholders of the current CII system and urge them to not utilize the CII ratings or the CII metrics prior to the review process of the short-term measure being completed.

6.20 A number of delegations saw merit in instructing the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency to start considering how the concrete concerns identified in the document could be addressed during the review process, including the potential for unintended consequences associated with reliance on CII ratings by financiers, insurers, charterers, brokers and PSC, when those ratings may not accurately reflect the efficiency of ships and may be subject to revision.

6.21 A statement by the observer from CLIA on the matter is set out in annex 16.

6.22 Regarding the proposal in document MEPC 81/6/17 to conduct a study to ensure a more accurate calculation of the CII reference lines, several delegations thanked India for submitting the results of preliminary studies. Several delegations, in recognizing the concerns raised, preferred to keep to the review process and suggested to defer the consideration of this document to MEPC 82, after the data gathering stage had been conducted. One of these delegations also stressed that any correction factor introduced in the CII framework should be compensated for in the review process.

6.23 Following consideration, the Committee:

- .1 noted the commitment of all delegations to the CII review process in accordance with the Review plan approved by MEPC 80;
- .2 noted the concerns expressed in documents MEPC 81/6/6 and MEPC 81/6/17 regarding the shortcomings and unintended consequences of the CII mechanism and the general agreement that these concerns should be fully considered and addressed during the CII review process;
- .3 noted that there was not sufficient support for the adoption of the resolution proposed in document MEPC 81/6/6;
- .4 deferred the further consideration of document MEPC 81/6/17 to MEPC 82 so that the scope of the study could be further defined; and
- .5 invited interested Member States and international organizations to collect data and submit information and proposals to MEPC 82 with a view to be taken into account during the data analysis stage.

6.24 The Chair, in noting that there was significant support for instructing the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency to further consider the concerns identified in document MEPC 81/6/6, advised that the workload of the Group would not allow to conduct a detailed analysis at this session.

#### **Editorial corrections in the CII Guidelines**

6.25 The Committee had for its consideration the following documents suggesting editorial corrections in the CII Guidelines:

- .1 MEPC 81/6/7 (Republic of Korea and IACS), underlining a discrepancy issue with the definition of "capacity" for CII calculations between the *2022 Guidelines on operational carbon intensity indicators and the calculation methods* (CII Guidelines, G1) and the *2022 Interim Guidelines on correction factors and voyage adjustments for CII calculations* (CII Guidelines, G5) with unintended consequences for the CII ratings of individual ships; and proposing amendments to the definition of "capacity" in

the CII Guidelines, G5, to prevent undesirable incentives and to ensure a technically robust implementation of the CII requirements; and

- .2 MEPC 81/6/12 (China), proposing amendments to the definition of "capacity" used in the CII Guidelines, G5, for voyage adjustments and correction factors, with a view to ensuring consistent implementation.

6.26 Following consideration, the Committee requested the Secretariat to issue a corrigendum to the report of MEPC 78 with an editorial correction to the *2022 Interim Guidelines on correction factors and voyage adjustments for CII calculations (CII Guidelines, G5)* to replace an incorrect reference to the *CII Reference Lines Guidelines, G2*, for the calculation of a ship's capacity by a reference to the *CII Calculation Guidelines, G1*.

### **Instructions to the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency**

6.27 The Committee agreed to instruct the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency, established under agenda item 5 (see paragraph 5.16), to:

- .1 consider the proposed draft amendments to the *2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)* and the *2022 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data and operational carbon intensity*, as set out in document MEPC 81/6/14, taking into account document MEPC 81/6/9, and advise the Committee accordingly;
- .2 consider the proposals for the consistent reporting of LNG carriers and gas carriers to the IMO DCS set out in document MEPC 81/6/16, and the proposals for the consistent reporting of VLSFO, ULSFO, biofuels and e-fuels set out in document MEPC 81/6/8, and advise the Committee accordingly;
- .3 consider proposed draft amendments to the *2021 Guidelines on the shaft/engine power limitation system to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve* (resolution MEPC.335(76), as amended by resolution MEPC.375(80)), as set out in document MEPC 81/6/3, and advise the Committee accordingly; and

- .4 consider proposed amendments to the unified interpretations of regulations 2.2.15 and 2.2.18 of MARPOL Annex VI as set out in documents MEPC 81/6/11 and MEPC 81/6/4, respectively, and advise the Committee accordingly.

### **Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency**

6.28 Having considered the relevant part of the report of the Working Group (MEPC 81/WP.7, paragraphs 36 to 89), the Committee approved it in general and took action as outlined below.

#### ***Draft amendments to resolutions MEPC.346(78) and MEPC.348(78)***

6.29 With regard to proposed amendments to the *2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)* (resolution MEPC.346(78)) and the *2022 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data and operational carbon intensity* (resolution MEPC.348(78)), the Committee noted that the Group had considered the following documents:

- .1 MEPC 81/6/14 (Japan and Norway), proposing consequential modifications to the SEEMP Guidelines and the *2022 Guidelines for Administration Verification of Ship Fuel Oil Consumption Data and Operational Carbon Intensity*, aiming at reflecting the draft amendments to MARPOL Annex VI on IMO's DCS approved by MEPC 80 to ensure its smooth implementation; and
- .2 MEPC 81/6/9 (RINA), providing an overview of possible amendments to the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) Guidelines, based on the draft amendments to the IMO DCS reporting approved at MEPC 80.

6.30 Having noted the discussion of the Group on the matter, the Committee adopted:

- .1 resolution MEPC.388(81) on *Amendments to the 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)* (resolution MEPC.346(78)), set out in annex 6; and

- .2 resolution MEPC.389(81) on *Amendments to the 2022 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data and operational carbon intensity* (resolution MEPC.348(78)), as set out in annex 7.

### ***Consistent reporting of several ship and fuel types to the IMO DCS***

6.31 The Committee noted that the Group had considered document MEPC 81/6/8 (INTERTANKO and RINA), presenting proposals for consistent reporting and categorization of LNG carriers which are currently categorized as gas carriers, for the purposes of reporting to the IMO DCS and CII.

6.32 Having noted the discussion of the Group on the consistent reporting of LNG carriers and gas carriers to the IMO DCS and that the Group had agreed that all LNG carriers currently categorized as gas carriers should be recategorized as LNG carriers for the purpose of DCS reporting and CII, the Committee requested the Secretariat to recalculate the AER of the LNG and gas carrier fleet for 2021 and 2022 once the recategorization was completed.

6.33 The Committee also noted that the Group had considered document MEPC 81/6/16 (ICS et al.), outlining proposals for the consistent reporting of VLSFO, ULSFO, biofuels and e-fuels to the IMO DCS.

6.34 The Committee noted the discussion of the Group on consistent reporting of VLSFO, ULSFO, biofuels and e-fuels in the IMO DCS and invited interested Member States and international organizations to submit proposals for a unified interpretation for the consistent reporting of VLSFO and ULSFO to a future session of the Committee.

### ***Use of shaft/engine power limitation system to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve***

6.35 The Committee noted that the Group had considered document MEPC 81/6/3 (ICS et al.), discussing the experience of maritime pilots and industry with overridable shaft or engine power limitation systems on ships complying with regulation 25 of MARPOL Annex VI; outlining two challenges related to shaft or engine power limitation systems; and proposing amendments to resolution MEPC.335(76), as amended by resolution MEPC.375(80), to address this situation.



6.36 The Committee, having noted the discussion of the Group on the matter:

- .1 adopted resolution MEPC.390(81) on *Amendments to the 2021 Guidelines on the shaft/engine power limitation system to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve*, as set out in annex 8;
- .2 invited interested Member States and international organizations to submit concrete proposals to a future session of the Committee regarding cases where specific measures for EPL/ShaPoLi reactivation are not required; and
- .3 approved MEPC.1/Circ.908 on *Procedure for reporting to the Organization of uses of a power reserve*.

***Proposed amendments to the unified interpretations of regulations 2.2.15 and 2.2.18 of MARPOL Annex VI***

6.37 With regard to proposed amendments to the unified interpretations of regulations 2.2.15 and 2.2.18 of MARPOL Annex VI, the Committee noted that the Group had considered the following documents:

- .1 MEPC 81/6/4 (China), proposing unified interpretations to regulation 2.2.18 of MARPOL Annex VI to explicitly specify the applicable required EEDI of each Phase for the five ship categories: LNG carrier, cruise passenger ship, ro-ro passenger ship, ro-ro cargo ship (vehicle carrier) and ro-ro cargo ship, delivered on or after 1 September 2019, to ensure unified implementation of the EEDI requirements of MARPOL Annex VI; and
- .2 MEPC 81/6/11 (China), proposing unified interpretations to regulation 2.2.15 of MARPOL Annex VI to clarify the term "heavy load carrier", taking into account the recommendations developed by IACS.

6.38 The Committee, having noted the discussion of the Group on the matter, approved unified interpretations to regulations 2.2.15 and 2.2.18 of MARPOL Annex VI, as set out in annex 9, and instructed the Secretariat to amend the *Unified interpretations to MARPOL Annex VI* (MEPC.1/Circ.795/Rev.8) accordingly and disseminate the consolidated version by means of MEPC.1/Circ.795/Rev.9.

***Measurement and verification of TtW emissions of CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O and other GHGs and development of a work plan for the use of onboard CO<sub>2</sub> capture***

6.39 The Committee noted that, as per the additional instructions given to it during the consideration of agenda item 7 (see paragraphs 7.26 and 7.29), the Group had:

- .1 considered how to develop a framework for the measurement and verification of tank-to-wake emissions of methane (CH<sub>4</sub>), nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) and other GHGs along with associated engine certification issues in the context of the further development of the LCA Guidelines, taking into account documents ISWG-GHG 16/3/2, MEPC 81/7/20, MEPC 81/7/10, MEPC 81/7/11, MEPC 81/7/13, MEPC 81/7/14, MEPC 81/7/17 and MEPC 81/INF.8; and
- .2 considered the development of a work plan on the development of a regulatory framework for the use of onboard CO<sub>2</sub> capture, using paragraph 31 of document MEPC 80/7/7 as the basis, with the exception of matters related to accounting of CO<sub>2</sub> captured and the consideration of system boundaries of the LCA Guidelines in relation to onboard CO<sub>2</sub> capture which are to be considered in the context of the further development of the LCA Guidelines.

6.40 The Committee, having noted the discussions of the Group on these issues, established a Correspondence Group on measurement and verification of non-CO<sub>2</sub> GHG emissions and onboard carbon capture, under the coordination of Norway<sup>3</sup>, with the following terms of reference:

"Taking into account documents ISWG-GHG 16/3/2, MEPC 81/7/20, MEPC 81/7/10, MEPC 81/7/11, MEPC 81/7/13, MEPC 81/7/14, MEPC 81/7/17, MEPC 81/INF.8, ISWG-GHG 16/4 and MEPC 80/7/7, and the comments made at ISWG-GHG 16 and MEPC 81, including the outcome of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency, the Correspondence Group is instructed to:

<sup>3</sup>

**Coordinator:**

Mr. Lars Christian Espenes  
Head of Section  
International Environment  
Norwegian Maritime Authority  
Phone: +47 92288398  
Email: lce@sdir.no

- .1 with regard to tank-to-wake methane (CH<sub>4</sub>) and nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) emissions:
  - .1 consider how to develop a framework for the measurement and verification of actual tank-to-wake methane (CH<sub>4</sub>) and nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) emission factors and  $C_{slip}$  value for energy converters, taking into account relevant documents and technical references, taking into account any necessary proposals, which may include, but not limited to, standardization required regarding a test cycle approach (including mode points and weighting factors); onboard monitoring; engine load distribution, and associated measurement equipment technology and procedures, as applicable;
  - .2 consider how to develop a methodological framework for associated certification issues, in support of the application of the LCA Guidelines; and
  - .3 identify the relevant gaps in existing instruments, and propose recommendations, with a view to developing necessary regulatory or recommendatory instruments;
- .2 with regard to onboard carbon capture, further consider issues related to onboard carbon capture, using paragraph 31 of document MEPC 80/7/7, as well as comments made in the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency, and develop a work plan on the development of a regulatory framework for the use of onboard carbon capture systems with the exception of matters related to accounting of CO<sub>2</sub> captured on board ships; and
- .3 submit a written report to MEPC 83."

## **7 REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS**

### **Update on UNFCCC matters**

7.1 The Committee noted a statement by the UNFCCC Secretariat, as set out in annex [...], providing a summary of their recent work and its relevance to IMO's GHG discussions, including the outcome of the twenty-eighth United Nations Climate Change Conference (COP 28) held in Dubai, United Arab Emirates, in December 2023.

7.2 The Committee also noted document MEPC 81/INF.10 (Secretariat), providing detailed information on the Secretariat's participation in COP 28; together with additional information provided orally by the Secretariat on their cooperation with the UNFCCC Secretariat, as well as their participation in relevant UNFCCC bodies and meetings.

7.3 Following consideration, the Committee requested the Secretariat to continue its well-established cooperation with the UNFCCC Secretariat and its attendance at relevant UNFCCC meetings, as appropriate, and to bring updates on the Organization's work on the reduction of GHG emissions to the attention of appropriate UNFCCC bodies and meetings.

### **Outcome of ISWG-GHG 16**

7.4 The Committee noted that ISWG-GHG 16 had been held from 11 to 15 March 2024 and that its report had been submitted as document MEPC 81/WP.4, together with additional information provided orally by the Chair of the Working Group, Mr. Sveinung Oftedal (Norway), and expressed appreciation to all participating delegations for their constructive work during the intersessional meeting and to the Chair for his efficient leadership of the Group.

7.5 In this regard, the Committee also expressed appreciation to Mr. Hanqiang Tan (Singapore) for moderating five meetings of the Steering Committee on the Comprehensive Impact Assessment between MEPC 80 and MEPC 81; the coordinators of the LCA Correspondence Group, i.e. Brazil, Japan and EC, for their intersessional work; and the Secretariat for organizing the Expert Workshop on the Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels (GHG-EW 4), which took place on 14 and 15 December 2023 (MEPC 81/INF.11).

7.6 The Committee noted statements by the Honorable Minister for Public Works, Transport and Meteorological Services of Fiji, Mr. Ro Filipe Qaraniqio Tuisawau, and the Ambassador of the Marshall Islands, Mr. Albon Ishoda, expressing appreciation for the constructive discussions at ISWG-GHG 16 on various interrelated GHG-related workstreams;

and, in referring to the gravity of the impacts of the ongoing climate crisis, in particular for the most climate vulnerable countries, calling on the Organization and its Member States to rapidly advance the implementation of the 2023 IMO GHG Strategy, notably through the further development of the basket of mid-term measures, in particular by developing a complementary GHG pricing mechanism in addition to the goal-based marine fuel standard, as an effective means to ensure a just and equitable transition.

7.7 Having considered the outcome and action requested by ISWG-GHG 16 (MEPC 81/WP.4), the Committee approved the report of the Group in general, and took action as described below.

***Comprehensive impact assessment of the basket of candidate mid-term GHG reduction measures***

7.8 The Committee recalled that the 2023 IMO GHG Strategy states that a basket of candidate measures, delivering on the reduction targets, should be developed and finalized, comprised of both a technical element, namely a goal-based marine fuel standard regulating the phased reduction of the fuel's GHG intensity, and an economic element, on the basis of a maritime GHG emissions pricing mechanism.

7.9 The Committee also recalled that the timeline envisaged in the 2023 IMO GHG Strategy includes the initiation of a comprehensive impact assessment (CIA) of the basket of candidate mid-term measures by MEPC 80 in July 2023, with an interim and a final report to be submitted to MEPC 81 and MEPC 82, respectively; the approval of measures during MEPC 83 (spring 2025); and their adoption during an extraordinary session of MEPC (autumn 2025).

7.10 The Committee further recalled that MEPC 80 had invited the Secretary-General to establish a Steering Committee to act as a focal point during the conduct of the CIA, in accordance with the *Revised procedure on assessing impacts on States of candidate measures* (MEPC.1/Circ.885/Rev.1) and the terms of reference approved at MEPC 80; and in this regard noted that the Secretary-General had established the Steering Committee, composed of 32 Member States, in August 2023, and had received interest in observing its work from several Member States, Associate Members and international organizations.

7.11 In this respect, the Committee noted documents MEPC 81/7 and MEPC 81/7/Add.1 (Secretariat), providing the outcome of the first three meetings of the Steering Committee, which, together with an oral update provided by the moderator, Mr. Hanqiang Tan (Singapore)

on the outcome of the fourth and fifth meetings during ISWG-GHG 16, represented the interim report submitted to this session.

7.12 The Committee also noted that the Steering Committee had agreed that the CIA would comprise five distinct, but interrelated tasks, as follows:

- .1 Task 1: Literature review, carried out by WMU;
- .2 Task 2: Assessment of impacts of the basket of candidate mid-term measures on the fleet, carried out by DNV;
- .3 Task 3: Assessment of impacts of the basket of candidate mid-term measures on States, carried out by UNCTAD;
- .4 Task 4: Complementary qualitative/quantitative stakeholders' analysis, including relevant illustrative case studies, carried out by Starcrest Consulting; and
- .5 Task 5: Identification of areas of missing data, quality assurance and quality control (QA/QC), uncertainty and sensitivity analyses and integration between various tasks.

7.13 The Committee further noted that the Steering Committee, up until its fifth meeting, had:

- .1 considered, inter alia, the draft final report of WMU and had initiated the QA/QC process for Task 1;
- .2 considered the inception report of DNV for Task 2, including methodology, preliminary input data and assumptions as well as the preliminary modelling results of 12 of the 20 initial scenarios of possible combinations of measures as defined by the Steering Committee;
- .3 agreed, in general, on the proposed methodology and input data for Task 3 by UNCTAD, whilst noting that further discussion would be needed on how to model possible revenue distribution; and

- .4 requested the Secretariat to contract Starcrest Consulting for undertaking Task 4, in accordance with the work plan which included conducting complementary qualitative and quantitative stakeholders' analyses for 10 States.

7.14 The Committee expressed its appreciation to the Steering Committee and all task leaders for their updates, acknowledging that the CIA was work in progress, and recalling that the CIA of the basket of candidate mid-term measures was an important element of the implementation of the 2023 IMO GHG Strategy and would inform the further consideration of the proposed measures. The Committee also thanked the Steering Committee for its very effective interaction with all Task Leaders and for achieving substantial progress in a very short time frame.

***Further consideration of the development of the basket of candidate mid-term measures***

7.15 The Committee noted that ISWG-GHG 16 had focused its consideration of the development of the basket of candidate mid-term measures on the following main proposals, for which relevant updates and revisions, including draft amendments to MARPOL Annex VI and proposed draft guidelines, had been submitted:

- .1 "GHG Fuel Standard (GFS) with its Flexibility Compliance Mechanism" as the technical element, in combination with a "GHG pricing mechanism" covering all GHG emissions as the economic element, proposed by Austria et al. (ISWG-GHG 16/2/7, ISWG-GHG 16/2/8, ISWG-GHG 16/2/9, ISWG-GHG 16/2/10, ISWG-GHG 15/3/1, ISWG-GHG 15/3/2 and ISWG -GHG 13/4/8);
- .2 "International Maritime Sustainable Fuels and Fund (IMSF&F) mechanism", with technical elements and economic elements integrated into a single measure, proposed by Argentina et al. (ISWG-GHG 16/2/13 and ISWG-GHG 16/2/14);
- .3 "feebate mechanism", developed as an economic element separately from a technical element and comprising of a mandatory contribution on GHG emissions and reward for zero emission vessels by the Zero Emission Shipping Fund (ZESF), to be complemented by the 'GHG Fuel Standard' as technical element, proposed by Japan (ISWG-GHG 16/2/12,

ISWG-GHG 15/3, ISWG-GHG 14/3/1, ISWG-GHG 13/4/6, ISWG-GHG 12/3/17 and MEPC 78/7/5);

- .4 "universal mandatory GHG levy" as economic measure, acting in combination with a "simplified global GHG fuel standard", as technical measure, proposed by Belize et al. (ISWG-GHG 16/2/5, MEPC 77/7/4 and MEPC 76/7/12);
- .5 "Simplified Global (GHG) Fuel Standard with an energy pooling compliance mechanism", to be developed as a separate technical measure on the basis of an absolute fuel standard similar to the regulatory approach used for the global 0.50% sulphur limit ("IMO 2020") together with a separate maritime GHG emissions pricing mechanism, proposed by ICS and IBIA (ISWG-GHG 16/2);
- .6 "Zero Emission Shipping Fund (ZESF)" and "Fund and Reward (Feebate) Mechanism", to be adopted as a separate maritime GHG emissions pricing mechanism as economic measure, in addition to a Global GHG Fuel Standard as technical measure, proposed by Bahamas et al. (ISWG-GHG 16/2/3); and
- .7 "Green Balance Mechanism", designed to work as part of an integrated measure or incorporated into complementary, but separate, technical and economic measures, proposed by WSC (ISWG-GHG 16/2/4).

7.16 The Committee also noted that ISWG-GHG 16 had considered the following documents submitted to MEPC 81 regarding the further consideration of the basket of candidate mid-term measures:

- .1 MEPC 81/7/2 (WSC), identifying four regulatory elements considered critical to formulating an IMO GHG instrument that can achieve the necessary environmental outcome; and highlighting that these elements may be considered as cornerstones to an effective agreement that encourages shipowners, operators and energy providers to make the necessary investments and enable the commercially viable operation of ships using advanced fuels and technologies;



- .2 MEPC 81/7/9 (Republic of Korea), presenting the correlation of the 2023 IMO GHG Strategy with the short- and mid-term measures on the reduction of GHG emissions from international shipping; and discussing the various proposals for facilitating the development of future GHG reduction measures for meeting the levels of ambitions and indicative checkpoints for 2030 in the Strategy;
- .3 MEPC 81/7/19 (ICS), proposing to task ISWG-GHG 17 to commence detailed work on the development of necessary amendments to MARPOL Annex VI for submission to MEPC 82; and highlighting that ICS has co-sponsored document ISWG-GHG 16/2/3 which sets out further details of a feebate mechanism to establish a ZESF and a package of possible draft amendments to MARPOL Annex VI to inform a decision at MEPC 81 on measures to be finalized and to expedite their approval; and
- .4 MEPC 81/INF.26 (Japan), discussing research studies on GFI reduction pathways and requirements in light of the adoption of the 2023 IMO GHG Strategy; highlighting that the studies were implemented by the Japan Transport and Tourism Research Institute (JTTRI) for supporting the discussion on mid-term measures; and emphasizing the importance of using appropriate regulatory and incentive measures such as market-based measures (MBMs).

7.17 Following consideration, the Committee endorsed the way forward proposed by ISWG-GHG 16 on the further development of the basket of candidate mid-term GHG reduction measures, and noted, in particular, that:

- .1 with regard to the ongoing CIA of the basket of mid-term measures, ISWG-GHG 16 had noted the progress made and the interim results, and had requested the Secretariat to convey comments made and questions posed by delegations during ISWG-GHG 16, following its consideration of the interim report, to the Steering Committee for further consideration in their future work in accordance with the terms of reference approved by MEPC 80;
- .2 with regard to proposals for a goal-based marine fuel standard regulating the phased reduction of marine fuel's GHG intensity, ISWG-GHG 16 had:

- .1 committed to further develop such a standard as part of the basket of mid-term measures, taking into account the well-to-wake GHG emissions of marine fuels as addressed in the LCA Guidelines, including to further consider the proposed different approaches to its operationalization; and
- .2 agreed that further work remained to frame the GHG fuel intensity baseline and reduction trajectory in line with the levels of ambition and indicative checkpoints set out in the 2023 IMO GHG Strategy;
- .3 with regard to proposals for flexible compliance strategies and relevant reporting and verification requirements in support of the goal-based marine fuel standard, ISWG-GHG 16 had noted:
  - .1 the considerable convergence within the Group to include flexible compliance strategies as elements in support of the implementation of the goal-based marine fuel standard;
  - .2 the increasing convergence within the Group on the development of flexible compliance strategies, based on the transaction of over-compliance units, the cancellation of remedial units and pooling;
  - .3 that several delegations could not agree to the proposed flexibility mechanisms, being of the view that these were not necessary and would lead to possibly unintended consequences and unequal access to such flexible compliance options, in particular in countries without the experience and scale to operate in complex trading markets and which are served by older shipping tonnage, and where, therefore, this would result in an economic transfer from least developed economies to the most developed economies;
  - .4 that there were remaining divergences within the Group on methodological issues relating to flexible compliance strategies as well as on how to set the price of remedial/surplus units and how to incentivize the transition to zero- and near-zero emission fuels and

technologies whilst not over-penalizing non-compliant ships and maintaining a level playing field; and

.5 the broad support within the Group for the use of existing IMO instruments for reporting and verification requirements, while also noting the need to further consider the development of additional tools such as a central registry;

.4 with regard to the proposals on (other) maritime GHG emissions pricing mechanisms, revenue collection and distribution, ISWG-GHG 16:

.1 had reiterated its commitment to the development, as part of the basket of mid-term measures, of an economic element, on the basis of a maritime GHG emissions pricing mechanism as agreed in the 2023 IMO GHG Strategy, which aims to "promote the energy transition of shipping and provide the world fleet a needed incentive while contributing to a level playing field and a just and equitable transition", which may or may not include complementary elements;

.2 in recognizing that all delegations saw merit in the development of a global fuel standard alongside a GHG pricing mechanism, had noted that there were still divergent views on several issues relating to the further development of a complementary maritime GHG pricing mechanism as part of the basket of mid-term measures. In particular, different views were expressed over an integral approach where technical and economic elements would be integrated into the goal-based marine fuel standard through flexibility compliance strategies versus an approach where a complementary GHG pricing mechanism covering all emissions would be developed, in addition to the goal-based marine fuel standard; and

.3 had noted that the candidate economic elements would be assessed observing specific criteria to be considered in the ongoing CIA, with a view to facilitating the finalization of the basket of mid-term measures; and

- .5 with regard to the further work on the development of the basket of mid-term measures, ISWG-GHG 16 had remained committed to the further development of the basket, in accordance with the timelines set out in the 2023 IMO GHG Strategy; and had noted the commitment and willingness expressed by many delegations to continue to work together to improve their common understanding and to explore possible convergences among the different proposals in the further development of the basket.

7.18 Following the suggestions by ISWG-GHG 16 on how to advance the further work on the development of the basket of mid-term measures, the Committee:

- .1 requested the Secretariat to organize a two-day expert workshop (GHG-EW 5) on the further development of the basket; and
- .2 instructed the Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships to develop terms of reference for the above-mentioned expert workshop; and for ISWG-GHG 17, to be held preferably back-to-back with MEPC 82, subject to the endorsement by the Council.

***Further development of the life cycle GHG assessment (LCA) framework***

7.19 The Committee recalled that MEPC 80, having adopted the *Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels* (LCA Guidelines) (resolution MEPC.376(80)), had endorsed the recommendations of ISWG-GHG 15 on intersessional follow-up work on the LCA framework, and consequently had:

- .1 established the Correspondence Group on the Further Development of the LCA Framework, under the coordination of Brazil, Japan and EC;
- .2 requested the Secretariat to:
- .1 undertake a review of existing practices on sustainability aspects/certification and third-party verification issues; and
- .2 organize an expert workshop on the life cycle GHG intensity of marine fuels, using the outcome of the aforementioned review as the basis for discussion; and

- .3 agreed to add to the terms of reference of ISWG-GHG 16 an agenda item on further development of the LCA framework.

7.20 The Committee noted the consideration of ISWG-GHG 16 on the further development of the LCA framework, including its consideration of the following documents submitted to MEPC 81:

- .1 MEPC 81/7/4 (Brazil et al.), providing the report of the Correspondence Group on the Further Development of the LCA Framework; proposing amendments to the LCA Guidelines and possible ways for undertaking the continuous scientific review of the Guidelines, such as the establishment of a dedicated expert group;
- .2 MEPC 81/7/6 (EDF), discussing the extent and impact of hydrogen emissions from the production and carriage of hydrogen; identifying significant uncertainties in the emissions rates of hydrogen within the value chain (from leakage, purging, venting), with both environmental and safety implications; and highlighting that hydrogen can have a significant indirect global warming impact which necessitates additional measures to eliminate, or at least minimize, leakage on safety and environmental grounds;
- .3 MEPC 81/7/7 (Republic of Korea), proposing to clarify the system boundaries of the LCA Guidelines for their application in calculating and assessing the annual GHG emissions from international shipping within the context of the 2023 IMO GHG Strategy; and to proceed with their further development;
- .4 MEPC 81/7/10 (RINA), describing different methodologies and their accuracy in quantifying ship level methane slip; providing information to be used in the development of regulatory measures aimed at limiting methane emissions from shipping; and proposing the inclusion of methane slip in a potential GHG Fuel Standard in light of the 2023 IMO GHG Strategy and the LCA Guidelines;
- .5 MEPC 81/7/11 (Austria et al.), commenting on the report of the Correspondence Group (MEPC 81/7/4); highlighting the importance of ensuring the continuation of further technical discussion and work towards

- the identification of relevant methodologies for verification and certification of actual methane and nitrous oxide tank-to-wake emission factors; and proposing draft terms of reference for the re-establishment of the Correspondence Group after MEPC 81;
- .6 MEPC 81/7/13 (Norway et al.), commenting on the report of the Correspondence Group; raising a number of issues requiring further consideration and policy decisions by the Committee; and proposing that the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency should be tasked to consider how a framework for the measurement of emissions of methane, nitrous oxide and other GHGs, along with associated engine certification issues, could be developed;
- .7 MEPC 81/7/14 (EUROMOT), commenting on the report of the Correspondence Group and raising a number of issues relating in particular to the certification procedure of tank-to-wake (TtW) methane and nitrous oxide actual emission factors and the development of default factors, which require further consideration and policy decisions by the Committee;
- .8 MEPC 81/7/15 (Australia et al.), commenting on the report of the Correspondence Group (MEPC 81/7/4); and proposing the establishment of an expert group on LCA matters of a technical nature, including information and possible ways forward regarding its composition, operating rules, funding and work programme;
- .9 MEPC 81/7/16 (China), commenting on the report of the Correspondence Group on the Further Development of the LCA Framework (MEPC 81/7/4); and proposing amendments to the formula for emission credit ( $e_{\text{occs}}$ ) in the LCA Guidelines by removing  $e_{\text{cc}}$ ,  $e_{\text{t}}$ , and  $e_{\text{st}}$  from the formula;
- .10 MEPC 81/7/17 (China), commenting on the report of the Correspondence Group (MEPC 81/7/4); highlighting the need to add an independent aftertreatment systems emission factor to the LCA Guidelines TtW equation; and providing draft amendments to the Guidelines;

- .11 MEPC 81/7/18 (Norway), commenting on the report of the Correspondence Group (MEPC 81/7/4); proposing that when developing default emission factors for fossil fuels, it should be taken into account that fossil fuels cannot certify actual well-to-wake (WtW) values in the current LCA framework; and highlighting the need to amend the Guidelines;
- .12 MEPC 81/7/20 (WWF et al.), commenting on the report of the Correspondence Group (MEPC 81/7/4); summarizing the key findings of the FUMES project; and proposing that the Committee agree to a default  $C_{\text{slip}}$  value of at least 6% for LPDF 4-stroke engines under the LCA Guidelines, based on the results of the project;
- .13 MEPC 81/INF.8 (Austria et al.), providing an overview of potential options for certification of TtW methane ( $\text{CH}_4$ ) and nitrous oxide ( $\text{N}_2\text{O}$ ) emissions and  $C_{\text{slip}}$  from engines/energy converters, inclusive of any aftertreatment technology; and further discussing the benefits and drawbacks of different approaches;
- .14 MEPC 81/INF.11 (Secretariat), providing the report of the Ad-Hoc Expert Workshop on the Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels (GHG-EW 4) (14 and 15 December 2023); and highlighting the main discussion points on sustainability aspects in the LCA framework and a review of existing practices on sustainability aspects/certification and third-party verification issues of marine fuels in the framework; and
- .15 MEPC 81/INF.20 (Brazil et al.), collating comments submitted to the Correspondence Group during the four consultation rounds; and presenting a collation of views on the template for the WtT data collection, TtW default emission factors for the fuel pathways, methodological refinements and determination of the WtT default emission factors.

7.21 The Committee also noted that ISWG-GHG 16, following its consideration of documents MEPC 81/7/4 and MEPC 81/INF.20, had finalized the draft revised LCA guidelines which addressed the following aspects:

- .1 amendments to sections 4, 5, 9 and 10, and appendix 3 of the LCA Guidelines resulting from consideration of the methodological elements identified in its terms of reference, in particular the quantification of parameters related to biofuel production, evaluation of GHG intensity of electricity and actual TtW methodologies for actual/onboard emission factors;
- .2 amendments to appendix 4 and addition of new appendix 5 of the LCA Guidelines for future submission template of both WtT and TtW default emission factor data; and
- .3 editorial amendments to appendix 2 of the LCA Guidelines on the WtT default emission factor.

7.22 Following consideration, the Committee adopted resolution MEPC.[...](81) on *2024 Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels* (2024 LCA guidelines), as set out in annex [...].

7.23 The Committee endorsed the recommendations of ISWG-GHG 16 on follow-up work on the further development of the LCA framework and consequently:

- .1 agreed, in principle, to the establishment of a GESAMP Working Group on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels (GESAMP-LCA WG) to review scientific and technical issues; and
- .2 instructed the Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships to identify the remaining issues on the further development of the LCA framework and propose a way forward to advance those issues intersessionally, including preparing draft terms of reference for the proposed GESAMP-LCA WG and a work plan with details on deadlines, deliverables and funding, using a template to be provided by the Secretariat and the possible tasks identified in documents MEPC 81/7/15 and



ISWG-GHG 16/3/1 as the basis, taking into account documents MEPC 81/7/6, MEPC 81/7/7, MEPC 81/7/11, MEPC 81/7/13, MEPC 81/7/16, MEPC 81/7/17, MEPC 81/7/18, MEPC 81/7/20, ISWG-GHG 16/3/2, ISWG-GHG 16/3/4 and ISWG-GHG 16/3/6.

7.24 With regard to the establishment of the GESAMP-LCA WG, the delegation of Argentina, in expressing support for the establishment of that Group, stressed that the composition of the Group, whilst ensuring its technical competence, should also be geographically balanced.

7.25 With regard to sustainability aspects/certification and third-party verification issues, including possible approaches to address Indirect Land Use Change (ILUC), the Committee noted that, following the request of MEPC 80, the Secretariat had conducted a review of existing practices on those issues (ISWG-GHG 16/3), and organized an Ad-Hoc Expert Workshop on the Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels (GHG-EW 4), held on 14 and 15 December 2023, the report of which was provided in document MEPC 81/INF.11.

7.26 The Committee, in endorsing the recommendations of ISWG-GHG 16, instructed the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency (established under agenda item 5, see paragraph 5.16) to:

- .1 consider how to develop a framework for the measurement and verification of TtW emissions of CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O and other GHGs, along with associated engine certification issues, in the context of the further development of the LCA Guidelines, taking into account documents ISWG-GHG 16/3/2, MEPC 81/7/20, MEPC 81/7/10, MEPC 81/7/11, MEPC 81/7/13, MEPC 81/7/14, MEPC 81/7/17, and MEPC 81/7/INF.8, and advise the Committee accordingly; and
- .2 if the outcome of the discussion so indicated, develop draft terms of reference for a correspondence group to advance the consideration of this issue intersessionally.

---

***Consideration of proposals related to onboard CO<sub>2</sub> capture***

7.27 The Committee recalled that MEPC 80, following consideration of various proposals related to onboard CO<sub>2</sub> capture (OCC), had instructed ISWG-GHG 16, time permitting, to consider the proposals, using document MEPC 80/7/7 (China et al.) as the basis and taking into account documents MEPC 80/7 and MEPC 80/INF.14 (RINA), MEPC 80/7/10 (IBIA), MEPC 80/INF.31 (Republic of Korea), MEPC 80/INF.32 (India), MEPC 79/7/4 (Liberia and ICS), MEPC 79/7/6 and MEPC 79/7/7 (China), MEPC 79/7/16 (Norway), and MEPC 79/7/22 and MEPC 79/INF.27 (Republic of Korea), and to advise the Committee on a way forward.

7.28 The Committee noted that ISWG-GHG 16 had considered the following documents relating to OCC:

- .1 MEPC 81/INF.17 (Liberia), containing a case study by Seabound on their OCCS installed on a 3,200 TEU containership for pilot trials; and highlighting that the success of the pilot project demonstrates the feasibility of a new category of marine decarbonization technology viable for use on board ships;
- .2 MEPC 80/7 (RINA), presenting an analysis of technical and economic aspects of OCC technology applied to different ship types and sizes (container, bulk and tanker), main carbon-based fuels and full and partial application as part of a retrofit or newbuild; indicating that while currently energy requirements linked to OCC and its CO<sub>2</sub> abatement costs were high, further developing OCC could play a role in the mid-term to reduce the emission intensity of fossil-fuelled ships based on analysis of technical feasibility, carbon emission reduction performance, design integration, and CO<sub>2</sub> abatement costs of a series of case studies;
- .3 MEPC 80/7/7 (China et al.), proposing a dedicated work stream on OCC and that, as the first step, a structured review of the current IMO regulatory framework should be undertaken as part of the development of a work plan to accommodate OCC; and that the APEE Working Group should further consider the proposed work stream and, if appropriate, develop terms of reference for a correspondence group to advance the work on OCC;

- .4 MEPC 80/7/10 (IBIA), focusing on the identification of requirements for preparation of marine diesel engine exhaust gases for shipboard carbon capture (SBCC) technologies; and providing an indication of the merits of OCC as a transition solution towards a net zero goal; outlining proposals to develop a standard for pre-SBCC exhaust gas preparation; and suggesting starting working towards the enabling of advanced exhaust gas cleaning technology to meet required performance criteria for both human health and SBCC, including means to assure effective and measured performance in service;
- .5 MEPC 80/INF.14 (RINA), containing the full report of a study on OCC technology, as referred to in document MEPC 80/7, applied to different ship types and sizes, as part of a retrofit or newbuild;
- .6 MEPC 80/INF.31 (Republic of Korea), providing a preliminary assessment of zero and negative emissions depending on the origin of carbon in fuel and the fate of CO<sub>2</sub>; highlighting the accounting challenge of emissions from international shipping; and further stating that it was critical to effectively and accurately account for GHG emissions that originated from the introduction of sustainable marine fuels and OCC to provide clear signals to stakeholders;
- .7 MEPC 80/INF.32 (India), proposing initiation of policy action to limit GHG emissions from engine exhausts through carbon capture, storage, utilization/sequestration (CCUS), highlighting that carbon capture technologies on board ships and offshore facilities were well suited for post combustion carbon capture comprising a range of technical solutions, and further mentioning that India had initiated accelerating CCUS technology through the Department of Science and Technology of the Government of India;
- .8 MEPC 79/7/4 (Liberia and ICS), proposing to consider the CO<sub>2</sub> reduction obtained from carbon capture technologies and to regulate them in the EEDI/EEXI and CII frameworks; in particular, proposing that the CO<sub>2</sub> reduction related to the use of CCS and CCUS, independently from the technology applied, would be considered in the calculation of the Attained

EEDI/EEXI and Attained CII; providing a draft circular on the sample format for the information to be included in a proposed "Receipt Note"; proposing draft amendments to the 2018 EEDI Calculation Guidelines and the CII Guidelines (G1); and suggesting that the Committee should establish a correspondence group on CCS/CCUS with suggested draft terms of reference;

- .9 MEPC 79/7/6 (China), proposing amendments to the 2018 EEDI Calculation Guidelines to incorporate the positive emission reduction effects by the installation of a Carbon Capture System for Ship Exhaust Gas (CCSE), consisting of adding the CO<sub>2</sub> capture rate after installation of CCSE on board the ship and its correction factor, and additional CO<sub>2</sub> emission in unit time due to installation of CCSE in the EEDI formula;
- .10 MEPC 79/7/7 (China), proposing amendments to the 2014 EEDI Survey and Certification Guidelines, taking into account the updated EEDI Calculation Guidelines (MEPC 79/7/6), which would incorporate the positive emission reduction effects by the installation of a CCSE, to supplement the existing EEDI Survey and Certification Guidelines to adapt to the installation of CCSE on board a ship; and to amend the preliminary verification of the attained EEDI at design stage and final verification at sea trial;
- .11 MEPC 79/7/16 (Norway), suggesting considering how CCS could reduce GHG emissions from shipping; also suggesting issues to be addressed in relation to accounting, verification and certification to enable the use of carbon capture technology on ships and ensure responsible handling and storage of the captured CO<sub>2</sub>; and further suggesting that the Committee consider the use of CCS technology in shipping within a dedicated work stream with suggested draft terms of reference;
- .12 MEPC 79/7/22 (Republic of Korea), proposing to include CO<sub>2</sub> reduction of OCC systems in the IMO GHG regulatory framework, including EEDI, EEXI and CII; also suggesting that this would remove regulatory barriers to innovative technology and provide a level playing field and cost-effective opportunity for the decarbonization of the shipping industry; and

- .13 MEPC 79/INF.27 (Republic of Korea), introducing recent developments of an OCC system in the Republic of Korea; illustrating the composition of the system divided into three distinct systems: exhaust gas pretreatment system, CO<sub>2</sub> absorption system and CO<sub>2</sub> sequestration system; and providing information on various test projects and a road map of a research project by a government-funded research institute for OCCS, to be concluded by 2026.

7.29 Having considered the recommendations of ISWG-GHG 16 on follow-up work on onboard CO<sub>2</sub> capture, the Committee instructed the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency to:

- .1 develop a work plan on the development of a regulatory framework for the use of onboard CO<sub>2</sub> capture, using paragraph 31 of document MEPC 80/7/7 as the basis, with the exception of matters related to accounting of CO<sub>2</sub> captured and the consideration of system boundaries of the LCA Guidelines in relation to onboard CO<sub>2</sub> capture, which were to be considered in the context of the further development of the LCA Guidelines, also taking into account document ISWG-GHG 16/4/1; and
- .2 if the outcome of the discussion so indicated, to develop draft terms of reference for a correspondence group to advance the consideration of this issue intersessionally.

7.30 In this regard, the observer from BIMCO expressed the view that in light of technical advances in onboard carbon capture technology, which included the ability to capture elemental carbon before combustion, it would be appropriate to refer to 'onboard carbon capture' rather than 'CO<sub>2</sub> capture'. Following consideration, the Committee agreed that the proposal could be further considered by the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency when developing the work plan.

### ***Any other business***

7.31 The Committee noted that ISWG-GHG 16 had considered document MEPC 81/7/3 (IUMI et al.), presenting a glossary of climate change definitions in relation to shipping; proposing to develop a glossary of definitions relevant to the reduction of GHG emissions from shipping to harmonize the language used in the shipping industry; and suggesting that the glossary could be used for further discussions on terminology. Following consideration, the

Committee requested the Secretariat to disseminate the glossary as information, without endorsement by the Committee or the Organization, through the newly developed online information portal of the IMO Future Fuels and Technology Project.

7.32 In this regard, the Committee noted that the IMO Future Fuels and Technology Project website served primarily as an information portal to enhance access to relevant material on the decarbonization of international shipping, but that the sources referred to on the website were for information only and did not constitute an endorsement by the Organization.

7.33 The Committee also agreed to refer document ISWG-GHG 16/5 (EDF), containing proposals relating to the review of the CII, to MEPC 82 for further consideration, in the context of the review of the short-term GHG reduction measures.

#### **Update on the IMO GHG TC Trust Fund**

7.34 The Committee noted documents MEPC 81/7/1 and MEPC 81/7/5 (Secretariat), providing an update on the IMO GHG TC Trust Fund and an overview of the actions undertaken by the Secretariat in the follow-up to resolution MEPC.229(65) on *Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships*, respectively, together with an oral update by the Secretariat.

7.35 With regard to the IMO GHG TC Trust Fund, the Committee noted with appreciation that, since its establishment in 2019, voluntary financial contributions (including pledges made up to the end of December 2023) of approximately US\$2 million had been received and that the Trust Fund had significantly supported the regulatory work of the Committee, notably by funding the *Fourth IMO GHG Study 2020* and the CIAs of the short-term GHG reduction measure and the basket of mid-term measures, thereby facilitating the Committee's informed and evidence-based decision-making.

7.36 Following consideration, and having recognized the various important GHG-related studies and initiatives conducted with the support of the Trust Fund, the Committee agreed to amend the terms of reference of the IMO GHG TC Trust Fund, as set out in annex [...], to reflect the adoption of the 2023 IMO GHG Strategy at MEPC 80.

**Update on the Voluntary Multi-Donor Trust Fund for participation in GHG meetings**

7.37 With regard to the Voluntary Multi-Donor Trust Fund to facilitate the participation of developing countries, especially SIDS and LDCs, in MEPC and ISWG-GHG meetings, the Committee noted with appreciation the contributions to the Fund since MEPC 80, which had funded the in-person attendance of a total of 41 representatives from 34 countries at ISWG-GHG 16 and MEPC 81.

7.38 Having noted the important roles of both Trust Funds in supporting the global implementation of the 2023 IMO GHG Strategy, and having expressed appreciation to the contributors to both Funds, the Committee encouraged Member Governments and international organizations to consider making additional financial contributions to the two Funds to continue assisting developing States, in particular SIDS and LDCs, with the implementation of the 2023 IMO GHG Strategy. In this connection, the Committee, having noted the request by the delegation of the Cook Islands recalling their similar request during MEPC 80 (MEPC 80/17, paragraph 7.8), requested the Secretariat to explore, taking into account availability of funds and the necessary administrative and logistical requirements, whether the Voluntary Multi-Donor Trust Fund could also cover the participation of eligible members of the Steering Committee on the CIA in their upcoming meetings.

**Updates concerning TC and technology transfer (resolution MEPC.229(65))**

7.39 With regard to the activities undertaken by the Secretariat in response to resolution MEPC.229(65) and circular MEPC.1/Circ.861 on *Model Agreement between Governments on technological cooperation for the implementation of the regulations in chapter 4 of MARPOL Annex VI*, the Committee noted with appreciation the information and updates provided by the Secretariat (MEPC 81/7/5).

7.40 In the ensuing discussion, many delegations expressed their appreciation for the assistance provided by the Organization to support the implementation of the 2023 IMO GHG Strategy through the Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP), the IMO GHG TC Trust Fund, and the various GHG-related projects, such as the GreenVoyage2050 Project, the global network of IMO Maritime Technologies Cooperation Centers (MTCCs), IMO CARES, and IMO NextGEN, and invited the respective donors to consider future financing to allow for the long-term continuation of these initiatives.

### Proposals concerning a possible Fifth IMO GHG Study

7.41 The Committee recalled that MEPC 75 had approved the *Fourth IMO GHG Study 2020*, containing emission inventories, carbon intensity developments and emission projections for the period 2012 to 2018.

7.42 The Committee also recalled that, in considering a possible Fifth IMO GHG Study, MEPC 80 had discussed the inclusion of a reference and timeline for the Study in the 2023 IMO GHG Strategy, but had agreed to re-assess the necessity, scope and timeline at a later stage, also taking into account the annual DCS and carbon intensity reporting by the Secretariat, as well as other relevant assessments and/or studies (MEPC 80/WP.7, paragraph 62).

7.43 The Committee had for its consideration the following two documents proposing to initiate a Fifth IMO GHG Study:

- .1 MEPC 81/7/8 (Australia and Republic of Korea), proposing the initiation of a Fifth IMO GHG Study 2025 (2018-2023) and an indicative timeline; and highlighting the importance of such a study for facilitating a comparative analysis of the results after the implementation of short-term measures from 2023, as well as the Initial Strategy and the 2023 IMO GHG Strategy; and
- .2 MEPC 81/7/21 (Canada et al.), commenting on document MEPC 81/7 on the comprehensive impact assessment of the basket of candidate mid-term measures and document MEPC 81/7/8 on the initiation of a Fifth IMO GHG Study.

7.44 In the ensuing discussion, during which reference was also made to document ISWG-GHG 15/2/6 (Republic of Korea), the majority of delegations that spoke supported, in principle, the initiation of a Fifth IMO GHG Study as an effective means to provide the Organization with relevant GHG emissions data which could inform the Committee's GHG-related policy discussions. The following views were, inter-alia, expressed:

- .1 a Fifth IMO GHG Study could facilitate a structured and analytical approach to track progress towards the achievement of the goals of the 2023 IMO GHG Strategy; could inform the 2028 review of the Strategy by providing the latest scientific data and an assessment of availability of zero and near-zero marine fuels up to 2050; and should therefore be



completed by MEPC 85 in 2026, ahead of the initiation of the review process, envisaged to start in 2027;

- .2 the Study should be conducted without jeopardizing the timeline for approval and adoption of mid-term GHG measures and should not intervene with the ongoing work of the Steering Committee on the CIA of the basket of mid-term GHG reduction measures;
- .3 when the Organization had conducted previous IMO GHG Studies, it did not have annual DCS and carbon intensity data at its disposal, as was the case now. In view of the administrative and resource implications of preparing another Study, it would be preferable to receive annual emissions estimates from the Secretariat using DCS data and other available information, instead of initiating a Fifth IMO GHG Study;
- .4 referring to the proposal contained in document ISWG-GHG 16/2/8 (Austria et al.), it was suggested that the Committee should request the Secretariat to conduct a study separate from a possible Fifth IMO GHG Study, to determine energy consumption projections of the world fleet to allow for more precise estimations of the GHG fuel intensity (GFI) trajectory necessary to deliver the goals and checkpoints set out in the 2023 IMO GHG Strategy; and
- .5 the Committee should instruct ISWG-GHG 17 to further consider possible terms of reference for a Fifth IMO GHG Study, taking into account documents MEPC 81/7/8 and MEPC 81/7/21.

7.45 Following consideration, the Committee, while having noted the need for further discussion on possible terms of reference and timelines, agreed that there was general support to initiate a Fifth IMO GHG Study, and subsequently instructed the Secretariat to submit a proposal with draft terms of reference, suggested timelines, logistics and administrative arrangements to MEPC 82, taking into account relevant documents submitted to this session and the comments made. The Committee also invited interested Member States and international organizations to submit further proposals and comments on this matter to MEPC 82.

---

## Update on GHG reduction activities and technologies

7.46 With regard to recent GHG reduction activities and technologies, the Committee noted the following documents:

- .1 MEPC 81/7/12 (Inuit Circumpolar Council), underscoring the importance of a just and equitable transition to include measures for recognizing and addressing impacts on the cultural heritage of indigenous peoples; and urging the Committee to explore best practices in relation to supporting the protection and revitalization of indigenous cultural heritage with respect to all issues within its mandate, including response and liability for marine spill incidents;
- .2 MEPC 81/INF.5 (ZESTAs), presenting a detailed discussion on the commercial and technical readiness of absolute zero GHG technologies built and validated in a marine operational environment; and providing various case studies on technologies operational on a commercial basis, including those on absolute zero GHG ships;
- .3 MEPC 81/INF.23 (OCIMF and INTERTANKO), informing about the progress by an OCIMF work group, composed of industry experts from organizations representing standardization bodies, tanker owners, tanker operators, charterers, ports and terminals, and classification societies, for developing guidance for the safe application of Onshore Power Supply (OPS) alongside the berth for tankers, the terminal and their interface;
- .4 MEPC 81/INF.25 (RINA), presenting the modelling of projected methane emissions from the use of LNG as a marine fuel towards 2050, based on pertinent assumptions on LNG uptake across different shipping segments, ship operation, methane slip and after-treatment technology options; further assessing the impact of various methane slip reduction measures on the projected overall methane and GHG emissions from shipping; and underscoring the results that support the potential benefits of developing a regulatory approach to limit methane slip emissions in the industry;

- .5 MEPC 81/INF.37 (Canada), presenting WtW GHG emissions and intensity pathways for the international shipping sector under various warming scenarios within the Paris Agreement temperature goal ( $1.5^{\circ}\text{C} \leq \Delta T < 2^{\circ}\text{C}$ ); underscoring the results which indicate that the emissions targets in the 2023 IMO GHG Strategy are aligned with the "1.5°C warming limit (with a probability of 50%, with no or limited overshoot)" scenario in consideration with certain caveats; and providing recommendations to remain within the 1.5°C GHG budget, including the urgent need to develop and implement mid-term measures, in particular a GHG pricing scheme and a GHG fuel intensity standard sufficiently stringent to deliver on the strategy's emissions reduction targets;
- .6 MEPC 81/INF.39 (Comoros et al.), presenting the IWSA wind propulsion white paper which delivers a detailed baseline assessment of wind propulsion technology systems and outlines pathways underway for the dissemination and scaling of this technology segment; and giving, in addition to information in document MEPC 79/INF.21, additional technology and policy context and a detailed macro and micro economic analysis of the benefits of following a wind-hybrid decarbonization pathway; and
- .7 MEPC 81/INF.40 (RINA and IWSA), presenting additional considerations when applying wind probability as used in circular MEPC.1/Circ.896 for the assessment of the performance of wind assistance propulsion systems in EEDI and EEXI; and informing that this document contributes to the review process of the methods adopted and outlines an approach that uses adjusted wind probability derived using global wind routing studies.

### **Establishment of a Working Group**

7.47 The Committee established the Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships and instructed it, taking into account the comments, proposals and decisions made in plenary, and relevant documents submitted to MEPC and ISWG-GHG, to:

- .1 prepare draft terms of reference for ISWG-GHG 17;
- .2 prepare draft terms of reference for the Fifth GHG Expert Workshop on the further development of the basket of mid-term measures (GHG-EW 5);

- .3 identify the remaining issues on the further development of the LCA framework and propose a suggested way forward to advance those issues intersessionally, including preparing draft terms of reference for the proposed GESAMP-LCA WG and a work plan that contains details on deadlines, deliverables and funding, using a template to be provided by the Secretariat, and using possible tasks identified in documents MEPC 81/7/15 and ISWG-GHG 16/3/1 as the basis, taking into account documents MEPC 81/7/6, MEPC 81/7/7, MEPC 81/7/11, MEPC 81/7/13, MEPC 81/7/16, MEPC 81/7/17, MEPC 81/7/18, MEPC 81/7/20 and ISWG-GHG 16/3/2, ISWG-GHG 16/3/4 and ISWG-GHG 16/3/6; and
- .4 further consider the development of the basket of mid-term GHG reduction measures.

7.48 The delegation of China, in expressing general support for the establishment of the GESAMP-LCA WG, stressed that, given the scientific and technical nature of the Group, some areas of further work on the development of LCA framework, such as procedures for fuels certification schemes, should not be referred to the Group as the delegation considered these to be of a policy nature. They sought clarification whether the Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships, in line with its agreed terms of reference, could also prepare draft terms of reference for a possible correspondence group to be re-established at this session to advance consideration intersessionally of matters not included in the terms of reference for the proposed GESAMP-LCA WG.

7.49 Some other delegations expressed the view that all of the proposed areas of work would be scientific or technical in nature and recalled that the LCA Correspondence Group had identified that continuation of a correspondence group would not be conducive to advance matters at this stage,

7.50 Following consideration, the Committee agreed that the Working Group could also consider possible ways to advance remaining issues on the further development of the LCA framework intersessionally other than by the GESAMP-LCA WG, and could prepare draft terms of reference accordingly.

7.51 The observer from Inuit Circumpolar Council, in referring to their document MEPC 81/7/12, urged the Committee to consider how to explore best practices in relation to supporting the protection and revitalization of indigenous cultural heritage in the various GHG-related work streams. In response, the Committee noted that the document could be considered, among other relevant submissions, in the context of the further consideration of the development of the basket of mid-term GHG reduction measures.

### **Report of the Working Group**

7.52 Having considered the report of the Working Group (MEPC 81/WP.8), the Committee approved it in general and took action as outlined below.

### ***Terms of reference for ISWG-GHG 17***

7.53 The Committee approved, subject to the endorsement by the Council, the holding of the seventeenth meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG 17), with the following terms of reference:

The Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships is instructed, taking into account documents submitted to ISWG-GHG 17, the final report on the comprehensive impact assessment of the basket of candidate mid-term measures, the report of the expert workshop (GHG-EW 5) on the further development of the basket of mid-term measures, and relevant documents submitted to MEPC 82 as well as to previous sessions, to:

- .1 further consider the development of the basket of candidate mid-term measure(s);
- .2 further consider the development of the Life Cycle GHG Assessment (LCA) framework;
- .3 develop draft terms of reference for the Fifth IMO GHG Study; and
- .4 submit a written report to MEPC 82.

---

**Terms of reference for GHG-EW 5**

7.54 The Committee requested the Secretariat to organize a two-day Fifth GHG Expert Workshop on the further development of the basket of mid-term measures (GHG-EW 5) to facilitate the understanding of the preliminary findings of the CIA. The Committee agreed that the workshop should address all aspects of the CIA, including the modelling of revenue disbursement used as part of the assessment of impacts on States, taking into account the progress made within the Steering Committee. The outcome of the workshop should be reported to MEPC 82. The Committee further requested the Secretariat to specify the dates for the workshop in the circular letter inviting participation, and to invite the task leaders of the CIA to present the progress made under their respective tasks during the workshop.

**Remaining issues on the further development of the LCA framework and proposed way forward to advance those issues intersessionally, including terms of reference of the GESAMP-LCA WG**

7.55 The Committee, having agreed, in principle, to proceed with the establishment of a GESAMP Working Group and having instructed the Working Group to identify remaining issues on the further development of the LCA framework and a proposed way forward to advance those intersessionally, including preparing terms of reference of the GESAMP-LCA WG (see paragraph 7.23), noted information by the IMO Technical Secretary of GESAMP, providing background information on general arrangements for the establishment of GESAMP working groups (MEPC 81/WP.8, annex 1), clarifying matters related to, inter alia, the process for approval of new GESAMP Working Groups, the nomination and selection of experts, provisions on ensuring geographical and gender balance, and the possibility to amend the terms of reference of a GESAMP working group. The Committee also noted that the report of the first meeting of the GESAMP-LCA WG would realistically only be available for consideration by MEPC 83.

7.56 The Committee approved the terms of reference for the new GESAMP-LCA WG, as set out in annex [...], and requested the Secretariat to finalize a request for the new Group for submission to GESAMP, outlining that particular consideration should be given by GESAMP to ensure that the composition of the Group is geographically and gender balanced.

7.57 The Committee invited interested Member States and international organizations to consider making financial contributions to support the work of the GESAMP-LCA WG, and to submit suggestions for possible experts to the Secretariat, for validation by GESAMP.

7.58 The Committee established the Correspondence Group on the Further Development of the LCA Framework, to be coordinated by the United States,<sup>3</sup> to advance intersessionally on other remaining areas of further work, with the following terms of reference:

Using the 2024 Guidelines on Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels (2024 LCA Guidelines) as the basis, also taking into account previous reports of the Correspondence Group on the Further Development of the LCA Framework (MEPC 81/7/4, MEPC 80/7/4 and MEPC 79/7/12) and relevant decisions and comments made at ISWG-GHG 16 and MEPC 81, the Correspondence Group is instructed to:

- .1 further consider "Other social and economic sustainability themes/aspects of marine fuels", as referred to in paragraph 7.1 of the 2024 LCA Guidelines, for possible inclusion in the Guidelines; and
- .2 submit a written report to MEPC 83.

***Further consideration of the development of the basket of mid-term GHG reduction measures***

7.59 The Committee noted that, on the basis of the progress made on the development of the basket of mid-term GHG reduction measures during ISWG-GHG 16, as endorsed by the Committee, the Group had further considered how to advance the development of the basket of measures at this session and intersessionally.

7.60 In this regard, the Committee noted that the Group, in reiterating their willingness to work together on the basis of identified commonalities and convergences, had developed an illustration of a draft possible outline of the "IMO net-zero framework", including possible chapters and regulations in MARPOL Annex VI that may have to be amended, which would also facilitate joint work by delegations on a possible consolidated proposal for consideration at the next session.

---

<sup>3</sup>

**Coordinator:**

Mr. Rohemir Ramirez Ballagas  
Foreign Affairs Officer, Office of Global Change, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs  
Department of State  
United States  
Tel: 001-202-647-4269  
Email: [ramirezballagasrd@state.gov](mailto:ramirezballagasrd@state.gov)

7.61 Consequently, the Committee agreed on the *Illustration of a draft possible outline of the "IMO net-zero framework"*, as set out in annex [...], with the understanding that this outline could be used as a starting point for consolidating the different proposals into a possible common structure, for further development taking into account the deliberations of the Group, while noting that this would not prejudice any possible future changes to it.

7.62 The Committee also invited interested Member States and international organizations to work together intersessionally with a view to preparing a consolidated proposal for the basket of mid-term measures for consideration at the next session, using the draft possible outline of the "IMO net-zero framework", as appropriate.

7.63 Subsequently, a great number of delegations welcomed the agreed *Illustration of a draft possible outline of the "IMO net-zero framework"* and expressed their commitment to continue to work intersessionally on further increasing mutual understanding, including in view of facilitating the preparation of more consolidated proposals for the basket of mid-term measures, and recalling, inter alia, the importance of the basket to deliver on the reduction targets set out in the 2023 IMO GHG Strategy, to effectively promote the energy transition of shipping and to provide the world fleet with a needed incentive while contributing to a level playing field and a just and equitable transition; and that the basket should be developed and adopted, along with the assessments of impacts on States.

7.64 As requested, relevant statements by the delegations of Argentina, Brazil, Chile, Fiji, France, Jamaica, Madagascar, Marshall Islands and Samoa are set out in annex [...].

## **8 FOLLOW-UP WORK EMANATING FROM THE ACTION PLAN TO ADDRESS MARINE PLASTIC LITTER FROM SHIPS**

### **Urgent matters emanating from PPR 11**

#### ***Recommendations for the carriage of plastic pellets by sea in freight containers***

8.1 The Committee recalled that MEPC 77 had:

- .1 considered document MEPC 77/8/3 (Sri Lanka), discussing the impacts of the **MV X-Press Pearl** spill of 11,000 tonnes of plastic pellets off the shore of Colombo, Sri Lanka in May 2021, and highlighting the hazardous nature of plastic pellets and the need to establish, inter alia, international guidelines and requirements for loading, unloading, packaging, and emergency response protocols, with clear labelling of containers carrying pellets, and improved stowage instructions; and



- .2 referred document MEPC 77/8/3 to PPR 9 and instructed the Sub-Committee to further consider the proposals, requesting the input of the CCC Sub-Committee as appropriate, with a view to advising the Committee on how best to proceed.

## 8.2 The Committee also recalled that PPR 10 had:

- .1 agreed to a two-stage approach to reduce the environmental risk associated with the maritime transport of plastic pellets, which was subsequently noted by MEPC 80, as follows:
  - .1 firstly, the development of a circular containing recommendations for the carriage of plastic pellets by sea in freight containers, addressing in particular packaging, notification and stowage; and
  - .2 at a later stage, the development of amendments to appropriate mandatory instruments, subject to concrete proposals by Member States and international organizations to a future session of the Sub-Committee that would take into account discussions to date, the table prepared on "Potential instruments that could form a legal basis for mandatory provisions for the maritime transport of plastic pellets in freight containers", and which could be informed by the experience gained from the implementation of the voluntary measures;
- .2 agreed to a draft MEPC circular on Recommendations for the carriage of plastic pellets by sea in freight containers (PPR 10/18/Add.1, annex 9), and requested the input of the CCC Sub-Committee on the draft Recommendations.

## 8.3 In this context, the Committee considered document MEPC 81/WP.11, providing the outcome of PPR 11 with regards to the aforementioned draft MEPC circular, and noted that:

- .1 PPR 11, having noted the relevant recommendations of CCC 9, had agreed to a draft MEPC circular on Recommendations for the carriage of plastic pellets by sea in freight containers (PPR 11/WP.7, annex 1), reproduced in the annex to MEPC 81/WP.11; and

.2 following consultations between the Chair of the Sub-Committee and the Chair of MEPC, PPR 11 had invited MEPC 81 to consider the draft Recommendations as an urgent matter, with a view to approval.

8.4 During consideration, many delegations highlighted the importance of addressing plastic pollution in the marine environment and the negative impacts on the environment when plastic pellets are spilled into the ocean.

8.5 In this regard, many delegations supported the approval of the draft Recommendations to reduce the environmental risk of plastic pellets carried by sea in freight containers, which would fulfil the first stage of the two-stage approach (see paragraph 8.2.1). In this regard, some of these delegations supported the approval of the draft Recommendations with the plastic pellet definition agreed by PPR 11, with the understanding that the definition could be adjusted or refined in the future, based on experience gained, in accordance with the two-stage approach.

8.6 One delegation emphasized the need for the Committee and Organization to prioritize proper identification of container cargoes, including accurate container weights, as correct notification and declaration were essential for any stowage provisions to be met. They also stressed that misdeclarations of cargoes and container weights, which in many cases were resulting in ship fires, improper stowage and collapsed stacks, were a significant problem and, if left unaddressed, would reduce the effectiveness of the recommendatory measures under consideration and any future additional measures.

8.7 Having noted the broad support for the draft MEPC circular prepared by PPR 11, the Committee approved MEPC.1/Circ.[...] on *Recommendations for the carriage of plastic pellets by sea in freight containers*.

8.8 Some delegations noted that, with the approval of the Recommendations, experience could be gathered from their implementation to inform the development of future mandatory measures. In this context, some delegations stressed the need to proceed rapidly with the development of mandatory measures to further reduce the risk of plastic pellets entering the marine environment during sea transport.

8.9 In this regard, the delegation of the United Arab Emirates, supported by the delegation of Saudi Arabia, recalled that proposals to amend mandatory instruments other than

MARPOL Annex V with regard to the carriage of plastic pellets had been submitted to PPR 11 and that the Sub-Committee had invited further written proposals elaborating on potential options for mandatory measures. Subsequently, the delegation requested clarification on whether the scope of work for output 4.3, as reflected in the *Action Plan on Marine Plastic Litter from Ships* (resolution MEPC.310(73)) and the *Strategy on Marine Plastic Litter from Ships* (resolution MEPC.341(77)), could accommodate such proposals or if a new output would be needed to consider them. As requested, the full text of the statement by the delegation of the United Arab Emirates is set out in annex [...].

8.10 In this context, the Committee recalled that the Action Plan would be reviewed at its next session and that this matter would be addressed at that time.

8.11 Subsequently, the delegation of Saudi Arabia, supported by the delegation of the United Arab Emirates, expressed the view that matters concerning plastic pellets primarily fell into the broader category of product life-cycle management and the circular economy and were, therefore, outside the mandate of IMO. In addition, they highlighted the ongoing work of the Intergovernmental Negotiating Committee (INC) to develop an international legally binding instrument on plastic pollution, including in the marine environment, and that discussions regarding plastic pellets should be referred to INC to avoid any actions being agreed at IMO that could undermine or complicate the comprehensive solutions being developed through INC. As requested, the full text of the statement by the delegation of Saudi Arabia is set out in annex [...].

### ***Review of the Action Plan to Address Marine Plastic Litter from Ships***

8.12 The Committee recalled that, as stated in operative paragraph 4 of resolution MEPC.310(73) on *Action Plan to Address Marine Plastic Litter from Ships*, it had agreed to keep the Action Plan under review, with a view to assessing the effectiveness of the actions against the intended outcomes in 2023. The Committee also recalled that, in light of the ongoing work of the PPR Sub-Committee and taking into account the Committee's workload, MEPC 80 had agreed to defer the review of the Action Plan to this session.

8.13 Having noted that, with the exception of the urgent matter above (see paragraphs 8.1 to 8.11), the outcome of PPR 11 would be considered at MEPC 82, the Committee agreed to review the Action Plan in conjunction with the consideration of the relevant outcome of PPR 11 at its next session. Consequently, the Committee deferred documents MEPC 81/8 (CSC) and MEPC 81/8/1 (FOEI and CSC) to MEPC 82, for consideration in conjunction with the review of the Action Plan.

8.14 In this context, the Committee requested the Secretariat to submit an update of the progress made with items in the Action Plan to MEPC 82.

#### **Other matters related to marine plastic litter from ships**

8.15 The Committee noted the information in document MEPC 81/INF.15 (India) concerning an initiative by the Indian Administration on the control and ban of single-use plastics, in particular the positive outcome of that initiative as evidenced by an analysis of data gathered during 2023 from ships calling at Indian ports.

8.16 Subsequently, one delegation expressed the view that compliance with the initiative described in document MEPC 81/INF.15 was challenging for foreign ships operating in Indian waters and that the corresponding directive issued by the Directorate General of Shipping of India (DGS Order No.5 and addendum) should be adapted and revised to ensure its practicality for foreign ships, while maintaining the Order's commitment to reducing plastic pollution.

8.17 With regard to the ongoing work of the INC to develop an international legally binding instrument on plastic pollution, including in the marine environment, the Committee was informed that the Secretariat had attended, and plans to continue attending, all INC sessions as an observer, and would provide relevant information to the Committee, as appropriate.

### **9 POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE**

9.1 The Committee noted that, due to the close proximity of PPR 11 and MEPC 81, the outcome of PPR 11 would be submitted to MEPC 82 for consideration with the exception of one urgent matter, namely the request to approve the draft MEPC circular on recommendations for the carriage of plastic pellets by sea in freight containers. In this regard, the Committee recalled that the recommendations had been considered and approved under agenda item 8 (Follow-up work emanating from the Action Plan to address marine plastic litter from ships) (see paragraph 8.[...]).

9.2 With regard to document MEPC 81/9 (Secretariat), providing legal advice on the use of exhaust gas cleaning systems (EGCS) as an alternative compliance mechanism under MARPOL Annex VI and its relationship with the legal framework established under the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Committee noted that the Chair of MEPC and the Chair of the PPR Sub-Committee had agreed that the aforementioned legal advice could already be discussed at PPR 11 in conjunction with the regulatory considerations concerning ECGS discharge water and that, consequently, PPR 11 had considered the advice.

9.3 Accordingly, the Committee agreed to defer final consideration of document MEPC 81/9 to MEPC 82, to be taken into account when the relevant outcome of PPR 11 would be considered.

## **10 REPORTS OF OTHER SUB-COMMITTEES**

### **Outcome of III 9**

10.1 The Committee approved, in general, the report of the ninth session of the Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III 9/19 and III 9/19/Add.1), and took action as indicated below.

#### ***GISIS PRF module – prospective data transfer mechanism***

10.2 The Committee noted that III 9, having noted the information contained in document III 9/3/1 (Secretariat), providing an overview and provisional analysis of the information contained in the Port Reception Facilities Module of GISIS and information that engagement with the European Maritime Safety Agency had commenced on the data transfer mechanism outlined in document MEPC 77/14 (Austria et al.), had recommended that the Secretariat give this matter priority, with a view to reducing the administrative burden for Member States.

#### ***Casualty analysis and derived statistics***

10.3 The Committee endorsed, subject to a concurrent decision by MSC 108, the issuance of III.3/Circ.10 on *Casualty Analysis and Statistics containing observations on reports of investigation into casualties*.

#### ***Lessons learned from marine casualties***

10.4 The Committee also endorsed, subject to a concurrent decision by MSC 108, the issuance of III.3/Circ.11 on *Development of lessons learned by Marine Safety Investigating State*, having noted that one of the aims of the circular was to promote awareness among Member States that, when a marine safety investigation report was submitted to the Marine Casualty Investigation Module in GISIS, there was an expectation that a lesson learned should also be submitted.

#### ***Guidelines and procedures for port State control***

10.5 The Committee endorsed the decision of III 9 to embark on a detailed revision of the *Guidelines for port State control (PSC) under the BWM Convention* only after the current revision of the Convention has been concluded, given the nature, number and complexity of the issues involved.

10.6 In the context of marine biosafety, the Committee also endorsed the decision of III 9 to add the *2022 Guidelines for inspection of anti-fouling systems on ships* (resolution MEPC.357(78)) as a new appendix to the *Procedures for PSC, 2023*, without alterations (see also paragraph 10.9.1).

***Proposals for improvements in the analysis of consolidated audit summary reports***

10.7 The Committee noted that III 9 had invited interested Member States to submit proposals to the Committees for a new output on the development of guidance addressing the implementation of recurrent references to mandatory IMO instruments by Member States, based on analysis of consolidated audit summary reports (CASRs), in accordance with the Committees' method of work (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5).

***Provisions in IMO instruments containing the term "to the satisfaction of the Administration" or equivalent***

10.8 Having endorsed, subject to a concurrent decision by MSC 108, the recommendation of III 9 to align the Auditor's Manual (Circular Letter No.3425) with the relevant part of the III Code Implementation Guidance concerning the phrase "to the satisfaction of the Administration", or equivalent, and to provide it as input to the Council's Joint Working Group on the Member State Audit Scheme when revising the Auditor's Manual, the Committee:

- .1 noted that III 9 had developed, in the draft *Guidance in relation to the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) to assist in the implementation of the III Code by Member States*, guidance in relation to the provisions in the various IMO instruments containing the term "to the satisfaction of the Administration", or equivalent;
- .2 approved, subject to a concurrent decision by MSC 108, the MSC-MEPC.2 circular on *Guidance in relation to the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) to assist in the implementation of the III Code by Member States*; and
- .3 noted that the work on output 1.14 (Development of guidance in relation to IMSAS to assist in the implementation of the III Code by Member States) had been completed.

***Assembly resolutions prepared by III 9***

10.9 The Committee noted that, as authorized by MSC 106 and MEPC 79, III 9 had prepared draft Assembly resolutions, which had been subsequently adopted by A 33 as listed below:

- .1 *Procedures for port State control, 2023* (resolution A.1185(33));
- .2 *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2023* (resolution A.1186(33)); and
- .3 *2023 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code)* (resolution A.1187(33)).

**Outcome of CCC 9*****Development of technical provisions for alternative fuels – work plan***

10.10 The Committee endorsed the updated work plan for the development of new alternative fuels prepared by CCC 9 (CCC 9/14, annex 1).

**Urgent matters emanating from SDC 10**

10.11 The Committee noted that SDC 10 had requested it to consider certain outcomes under output 1.16 on "Review of the 2014 Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life (MEPC.1/Circ.833) (2014 Guidelines) and identification of next steps", as an urgent matter at this session.

10.12 In this connection, the Committee was informed by the Chair of MEPC that, in consultation with the Chair of the SDC Sub-Committee, he had agreed to consider the relevant action requested by SDC 10 (MEPC 81/WP.10, paragraph 4) at this session as an urgent matter, in accordance with the Committees' method of work (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5, paragraph 6.9).

10.13 In this regard, having recalled that the *Revised guidelines for the reduction of underwater radiated noise from shipping to address adverse impacts on marine life* (MEPC.1/Circ.906) (Revised URN Guidelines) had been approved at MEPC 80, the Committee noted that SDC 10 had requested it, inter alia, to:

- .1 note that the work of the SDC Sub-Committee on output 1.16 (see paragraph 10.11) had been completed;

- .2 agree to continue the work on reducing underwater radiated noise (URN) from ships by introducing an Experience Building Phase (EBP) and changing the title of output 1.16 to "Experience Building Phase for the reduction of underwater radiated noise (MEPC.1/Circ.906)", taking into account and endorsing the draft action plan for the reduction of underwater noise from commercial shipping (MEPC 81/WP.10, annex 1);
- .3 agree to extend the target completion year of the re-titled output to 2026; and
- .4 place the revised output on the agendas of MEPC 82 through to MEPC 85 to promote greater access to knowledge and research on URN and encourage wide participation in the information sharing stage for the Revised URN Guidelines.

10.14 Subsequently, the following views were, inter alia, expressed:

- .1 the draft action plan for the reduction of underwater noise from commercial shipping should be approved and the other urgent actions requested of the Committee by SDC 10 should also be considered and actioned as appropriate;
- .2 in order to quickly make progress in designing and operating quieter ships, it was incumbent upon all delegations to immediately engage with and encourage uptake among all stakeholders of the Revised URN Guidelines;
- .3 by having a three-year period during which Member States and international organizations can share information, lessons learned and best practices on the implementation of the Revised URN Guidelines, as agreed at MEPC 80, important opportunities to gain a better understanding of the effectiveness of the Guidelines and identify gaps or challenges that may still need to be addressed to ensure the reduction of URN from ships over time and, therefore, extending the target completion year for output 1.16 to 2026 was important;
- .4 as one of the main barriers identified in the implementation and uptake of the 2014 Guidelines was awareness of the Guidelines themselves, a dedicated MEPC agenda item was necessary to encourage wide participation in the EBP and promote greater access to knowledge and research on URN;



- .5 the draft guidance document prepared by SDC 10 (MEPC 81/WP.10, annex 2) to support Member States and international organizations in research and information gathering during the EBP was helpful;
- .6 collaboration was necessary to ensure urgent implementation of important actions included in the draft action plan;
- .7 measures that deliver co-benefits should be prioritized, for example measures that reduce URN and also emissions of greenhouse gases and climate pollutants or measures that reduce URN and also the risk of ship strikes; and
- .8 Member States should explore and aim to establish noise limits for activities known to have a negative effect on marine soundscapes, with the limits being informed both by biological limits and by local and indigenous knowledge.

10.15 In expressing support for the work carried out by the SDC Sub-Committee that had resulted in the completion of the Revised URN Guidelines, one delegation expressed the view that the next steps identified by SDC 10 constituted a de facto new output and, therefore, should be accompanied by the justification required for proposed new outputs. The delegation suggested that the new output, if approved, should be placed in the list of post-biennial outputs until relevant experience with the implementation of the Revised URN Guidelines had been gained.

10.16 The Committee noted that the Secretary-General, in light of the proposed extension of output 1.16 and the actions proposed in the draft *Action plan for the reduction of underwater noise from commercial shipping*, would conduct an assessment of the technical, administrative and financial implications of the work proposed, in line with rule 15 of MEPC's Rules of Procedure, so as to ensure that the Secretariat would be in a position to support the work conferred to MEPC; and that the outcome of this assessment would be submitted to MEPC 82. In light of this information, and having considered the views expressed, the Committee:

- .1 endorsed, in principle, the draft *Action plan for the reduction of underwater noise from commercial shipping* (MEPC 81/WP.10, annex 1; and SDC 10/17, annex 2), with a view to further consideration and final approval at MEPC 82;

- 
- .2 noted that SDC 10 had agreed to the draft *Guidance on the EBP for the Revised URN Guidelines* (MEPC 81/WP.10, annex 2; and SDC 10/17, annex 3);
- .3 agreed to include an agenda item on "Reduction of underwater radiated noise from commercial shipping" on the provisional agenda for MEPC 82, with a view to considering all relevant actions requested by SDC 10, including the action items in paragraph 4 of document MEPC 81/WP.10, in conjunction with the assessment by the Secretary-General referred to in the chapeau; and
- .4 invited Member States and international organizations to start collecting information on lessons learned and best practices concerning the application and uptake of the Revised URN Guidelines, using the draft guidance on the EBP (see .2 above), as appropriate, with a view to submitting such information to the Committee.

## 11 IDENTIFICATION AND PROTECTION OF SPECIAL AREAS, ECAs AND PSSAs

### **Proposal to designate the Canadian Arctic waters as an ECA for nitrogen oxides, sulphur oxides and particulate matter**

11.1 The Committee had for its consideration document MEPC 81/11 (Canada), proposing to designate an Emission Control Area (ECA) in Arctic waters under Canadian sovereignty and jurisdiction for nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>), sulphur oxides (SO<sub>x</sub>) and particulate matter (PM) in accordance with regulations 13 and 14 and appendix III to MARPOL Annex VI.

11.2 In this regard, the Committee noted additional information provided by the delegation of Canada that the Canadian Arctic waters were originally omitted from the North America ECA proposal in 2009 due to a lack of data and scarcity of shipping activities, however, since then, shipping activity had increased and ship traffic and emissions data had been much improved.

11.3 In the ensuing discussion, many delegations expressed support for the proposal, emphasizing the importance of the designation to protect the fragile and sensitive Arctic ecosystem from air pollution from shipping and the positive benefits for indigenous populations in the area.

11.4 One delegation stated that they did not consider that the proposal to designate the Canadian Arctic waters nor the proposal to designate the Norwegian Sea (MEPC 81/11/1) (see paragraph 11.6 below) as an ECA met the criteria for designation as both areas had low shipping densities and low coastal population numbers, therefore measures to control emissions of NO<sub>x</sub> and SO<sub>x</sub> could be introduced at the national level in the waters under their jurisdiction.

11.5 Following discussion, the Committee agreed to establish a technical group on the designation of PSSA and Special Areas to further review the proposed designation as set out in document MEPC 81/11.

#### **Proposal to designate the Norwegian Sea as an ECA for nitrogen oxide and sulphur oxides**

11.6 The Committee had for its consideration document MEPC 81/11/1 (Norway), proposing to designate the Norwegian Sea as an ECA for NO<sub>x</sub> and SO<sub>x</sub>, pursuant to regulations 13 and 14 and appendix III to MARPOL Annex VI. The Committee noted that the proposal included the use of a "three dates criterion" (building contract, keel laid and delivery date) as part of the keel-laying date requirement in the draft amendments to MARPOL Annex VI for the designation of the new NO<sub>x</sub> ECA in the Norwegian Sea, so that the new requirements would apply to ships delivered on or after 1 January 2030 regardless of the keel-laying date.

11.7 In this regard, the Committee also considered the following two documents:

- .1 MEPC 81/11/2 (Belgium and Kingdom of the Netherlands) supporting the proposed designation of the Norwegian Sea as an ECA for NO<sub>x</sub> and SO<sub>x</sub>, and the way in which Norway proposed to apply the "three dates criterion" as part of the keel-laying date requirement in their proposed amendments to MARPOL Annex VI; and
- .2 MEPC 81/11/3 (CSC et al.) welcoming the proposals from Canada and Norway to designate ECAs for NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> and PM in the Canadian Arctic waters and the Norwegian Sea, respectively.

11.8 In the ensuing discussion, many delegations supported the proposal to designate the Norwegian Sea as an ECA, highlighting that it would have a positive benefit for the environment and human health.

11.9 A number of delegations expressed support for the way in which Norway was proposing to apply the "three dates criterion" as part of the keel-laying date requirements, aiming for a more effective implementation of NO<sub>x</sub> Tier III requirements in the proposed new ECA. However, some other delegations suggested that the "three dates criterion" should be considered carefully, in particular concerning its application, in order to avoid unintended consequences related to the implementation of other aspects of MARPOL Annex VI, such as certification requirements contained therein.

11.10 Following discussion, the Committee agreed to task the Technical Group (see paragraph 11.5) to further review the proposed designation and the use of the "three dates criterion" as suggested in document MEPC 81/11/1.

### **Establishment of a Technical Group**

11.11 The Committee established a Technical Group on the Designation of PSSA and Special Areas and instructed it, taking into account the criteria set out in section 3 of appendix III of MARPOL Annex VI and the comments and decisions made in plenary, to:

- .1 further assess the proposal for designating the Arctic waters under Canadian sovereignty and jurisdiction as an ECA for the control of NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> and PM, as proposed in document MEPC 81/11; and
- .2 further assess the proposal designating the Norwegian Sea as an ECA for NO<sub>x</sub> and SO<sub>x</sub>, including the "three dates criterion", as proposed in document MEPC 81/11/1.

### **Report of the Technical Group**

11.12 The Committee considered the report of the Technical Group (MEPC 81/WP.6), approved it in general and took action as described below.

11.13 The Committee:

- .1 noted that the Technical Group determined that the ECAs for the control of NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> and PM, as appropriate, proposed for the Canadian Arctic waters and Norwegian Sea satisfied the criteria set forth in section 3 of appendix III of MARPOL Annex VI;

- .2 approved the proposal to designate ECAs for the control of NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> and PM, as appropriate, for the Canadian Arctic waters and Norwegian Sea and the proposed amendments to MARPOL Annex VI, as set out in annex [...], with a view to adoption at MEPC 82;
- .3 invited submissions to a future session on consequential amendments that may be required to the "Supplement to International Air Pollution Certificate (IAPP Certificate) Record of Construction and Equipment" in appendix I of MARPOL Annex VI; and
- .4 requested the Secretariat to carry out an editorial review of the proposed amendments to MARPOL Annex VI, in particular of the coordinates used to designate the boundaries of the proposed Canadian Arctic ECA, to ensure consistency with those set out in appendix VII to MARPOL Annex VI, prior to submission to MEPC 82.

11.14 The observers from FOEI and the Inuit Circumpolar Council made statements welcoming the approval of the new ECAs in Canadian Arctic waters and the Norwegian Sea and emphasized that they will be important in reducing threats to biodiversity, the climate and communities in the Arctic.

## **12 TECHNICAL COOPERATION ACTIVITIES FOR THE PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT**

12.1 The Committee, having considered relevant information contained in document MEPC 81/12 (Secretariat), noted the update provided on the marine environment activities implemented under IMO's Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP) for 2023, and expressed its appreciation to the Secretariat for the technical assistance provided through the ITCP, notably through training workshops, seminars and e-Learning courses.

12.2 The delegation of Chile expressed its appreciation for IMO's technical cooperation programme and for the ITCP activities delivered in 2023, and highlighted in particular two capacity-building activities hosted by their Government on the promotion of the 2023 IMO GHG Strategy at the regional and national levels, aimed at fostering synergies between the decarbonization of international shipping and the green energy transition, including incentivizing investments in the production of sustainable marine fuels and associated port infrastructure. In noting the challenges and opportunities that decarbonization of the shipping sector could bring, the

delegation expressed its appreciation for the participation of the IMO Secretary-General at both events and invited the Secretariat to organize similar activities in Latin America in the future.

12.3 The Committee expressed its appreciation to all donors for their financial and in-kind contributions to the ITCP.

### **13 APPLICATION OF THE COMMITTEE'S METHOD OF WORK**

#### **Review of the Rules of Procedure of MEPC**

13.1 The Committee recalled that C 129 had (C 129/D, paragraph 3.2):

- .1 requested the committees to inform C 132 of the outcome of the task undertaken with regard to the review of their respective rules of procedure;
- .2 also requested the Secretariat to provide information, at C 132, on the possible areas of convergence and/or divergence among the existing rules of procedures; and
- .3 agreed that C 132 would instruct the Working Group on Council Reform to proceed with the review and harmonization of the rules of procedure, if necessary.

13.2 With regard to the harmonization of the rules of procedure, including the integration of rules relating to the use of hybrid meeting capabilities, the Committee agreed to inform C 132 that no comments had been made at this session on the matter and noted that any comments could be submitted directly to C 132, to be taken into account in the work of the Council Working Group (see paragraph 13.1.3).

#### **Committees' method of work**

13.3 The Committee noted that the MSC Chair had submitted document MSC 108/18 to MSC 108, containing the outcome of an assessment conducted by the Chair, in consultation with the Secretariat, on the arrangements for the planning, management and delivery of the work of MSC and its subsidiary bodies, along with related recommendations to help manage and control their workload.

13.4 In this respect, the Committee also noted that the consideration of the aforementioned recommendations by MSC may eventually result in amendments to the Committees' method of work (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5) and requested the Secretariat to keep it informed of the outcome of MSC's considerations in this regard.

13.5 The Committee further noted that references to Assembly resolutions related to the Organization's Strategic Plan and the Strategic Plan's application in the Committees' method of work would need to be updated to the latest versions, namely resolutions A.1173(33) and A.1174(33), and that this should be considered in conjunction with any potential amendments agreed by MSC 108.

## **14 WORK PROGRAMME OF THE COMMITTEE AND SUBSIDIARY BODIES**

### **Outcome of C129**

14.1 The Committee recalled that C 129, having considered document C 129/4(a)/3 (India), proposing a new output on "Digitization of all certifications required under all IMO conventions, as well as all commercial maritime documents in joint collaboration with the relevant international organizations and industry", had invited the committees, in particular MSC, MEPC, LEG and FAL, to consider the proposal.

14.2 In this regard, the Committee noted that FAL 48 was due to consider document FAL 48/17 (China et al.), containing a proposal for a new output to develop an overarching IMO Strategy on digitalization to ensure standardization and harmonization, which was similar to the proposal of India in document C 129/4(a)/3.

14.3 In addition, the Committee recalled its decisions under agenda item 2 in relation to the proposed development of a joint MSC-FAL circular on *Guidelines for the use of electronic certificates* (see paragraphs 2.10 and 2.11).

14.4 Having considered the matter, the Committee was of the view that the remaining aspects covered in document C 129/4(a)/3, such as digitization of commercial maritime documents and digitalization of associated processes, were matters better discussed by the FAL Committee.

14.5 Subsequently, the Committee agreed to inform the Council of the outcome of its consideration of document C 129/4(a)/3 and invited LEG, MSC and FAL to note the views of the Committee in this regard.

### **Biennial agendas of the CCC and III Sub-Committees and provisional agendas for their forthcoming meetings**

#### ***Biennial agenda of the CCC Sub-Committee and provisional agenda for CCC 10***

14.6 The Committee approved, subject to concurrent decision by MSC 108, the biennial agenda of the CCC Sub-Committee for the 2024-2025 biennium and the provisional agenda for CCC 10 (CCC 9/14, annexes 9 and 10).

#### ***Biennial agenda of the III Sub-Committee and provisional agenda for III 10***

14.7 The Committee approved, subject to concurrent decision by MSC 108, the biennial agenda of the III Sub-Committee for the 2024-2025 biennium and the provisional agenda for III 10 (III 9/19, annexes 9 and 10).

### **Status of the outputs of MEPC for the 2024-2025 biennium**

14.8 Having recalled that, as per usual practice and in accordance with paragraph 9.1 of the *Application of the Strategic Plan of the Organization* (resolution A.1174(33)), the status of outputs would only be produced after the session as an annex to its report to avoid any unnecessary duplication of work, the Committee invited the Council to note the status report of the outputs of MEPC for the 2024-2025 biennium, as set out in annex [...].

### **Items to be included in the agenda of MEPC 82**

14.9 The Committee, having considered document MEPC 81/WP.3/Rev.1 (Secretariat) and taken into account the decisions made at this session, approved the items to be included in the agenda of MEPC 82, as set out in annex [...].

### **Dates for MEPC 82**

14.10 The Committee noted that MEPC 82 had been scheduled to take place from 30 September to 4 October 2024.



### **Correspondence groups**

14.11 The Committee recalled that it had decided, under relevant agenda items, to establish the following correspondence groups:

- .1 Correspondence Group on Review of the BWM Convention (see paragraph 4.[...]);
- .2 Correspondence Group on Measurement and Verification of Non-CO<sub>2</sub> GHG Emissions and Onboard Carbon Capture (see paragraph 7.[...]); and
- .3 Correspondence Group on the Further Development of the LCA Framework (see paragraph 7.[...]).

### **Groups expected to be established at MEPC 82**

14.12 The Committee, taking into account the decisions made under the respective agenda items, anticipated that the following groups may be established at MEPC 82:

- .1 Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency;
- .2 Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships;
- .3 Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments;
- .4 Ballast Water Review Group;
- .5 Working Group on Marine Plastic Litter; and
- .6 Technical Group on the Designation of PSSA and Special Areas,

whereby the Chair, taking into account the submissions received on the respective subjects and all other agenda items, would advise the Committee well before MEPC 82 on the final selection of a maximum of five groups, in accordance with the Committees' method of work (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5, paragraphs 5.24 and 5.25).

---

## **Intersessional meeting**

14.13 The Committee approved, subject to endorsement of the Council, the holding of the seventeenth meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships, from 23 to 27 September 2024.

## **15 ANY OTHER BUSINESS**

### **Recent inter-agency activities**

15.1 The Committee noted the information contained in document MEPC 81/15 (Secretariat) on recent inter-agency activities and invited the Secretariat to continue to update it with any significant inter-agency cooperation relating to its work.

### **Implementation of the Hong Kong Convention**

#### ***Communication of information***

15.2 The Committee considered document MEPC 81/15/1 (Secretariat), proposing draft reporting formats under article 12 of the Hong Kong Convention and that a new GISIS module on ship recycling should be developed, for Parties to the Convention to fulfil their obligation of communication of information required by the Convention.

15.3 In this connection, several delegations welcomed the forthcoming entry into force of the Hong Kong Convention on 26 June 2025 and commended the endeavours of all the stakeholders over the years to enhance safe and environmentally sound recycling of ships.

15.4 The Committee noted general support for the action requested of it in paragraph 12 of document MEPC 81/15/1, including the approval of the proposed reporting formats under article 12 of the Hong Kong Convention and the development of a new GISIS module on ship recycling for the Parties to fulfil their obligations specified in the article.

15.5 The Committee also noted the following suggestions for potential improvements to the envisaged GISIS module:

- .1 inserting a clear indicator of which measurement should be used for "lightweight" and inserting under parts 4 and 5 "LDT/LWT" next to "GT" in part 1 of the reporting format; and

- .2 the implementation of automated validation checks to ensure submitted data meet quality, consistency and accuracy standards; design of the module for real-time updates and notifications to enhance communication; introduction of a feedback mechanism; development of an interactive dashboard for ship recycling status overview; assurance of ease of navigation and data entry for Parties; and public access to aggregated non-sensitive data for transparency.

15.6 Subsequently, the Committee approved the *Formats for the mandatory reporting under article 12 of the Hong Kong Convention*, and requested the Secretariat to disseminate them by means of MEPC.1/Circ.[...]. In addition, the Committee agreed to keep the reporting formats under review, with a view to their update as necessary, in the light of experience gained with their use.

15.7 In order to facilitate reporting, the Committee requested the Secretariat to develop a new GISIS module on ship recycling for the Parties to the Hong Kong Convention to fulfil their obligations regarding the communication of information specified in article 12 of the Convention.

15.8 Pending the finalization of the aforementioned GISIS ship recycling module, the Committee:

- .1 invited the Parties to the Hong Kong Convention to submit to the Organization, by email ([med@imo.org](mailto:med@imo.org)), the information on ship recycling facilities and the two annual lists of ships required to be reported in accordance with sub-paragraphs 1, 4 and 5 of article 12 of the Convention, until the GISIS ship recycling module had been finalized;
- .2 requested the Secretariat to submit to MEPC annually, starting in 2026, information reported to the Organization by Parties to the Convention; and
- .3 authorized the Secretariat to publish the information on ship recycling facilities and the lists of ships, as submitted by Parties to the Convention, as a downloadable pdf file on the IMO website, for the purpose of dissemination.

***Interplay between the Hong Kong and Basel Conventions***

15.9 The Committee had for its consideration document MEPC 81/15/5 (Bangladesh et al.) and the potential legal issues identified therein concerning the interplay between the Hong Kong Convention and the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal (Basel Convention).

15.10 In the ensuing discussion, the following views, inter alia, were expressed:

- .1 the proposal contained in document MEPC 81/15/5 was supported and the Committee should request the IMO Secretariat to continue and strengthen its cooperation with the Secretariat of the Basel Convention to ensure clear and robust implementation of both Conventions;
- .2 legal clarity and certainty were needed to ensure that compliance with the Hong Kong Convention did not inadvertently result in sanctions under the Basel Convention; therefore, it was imperative to address the potential legal inconsistencies between these two UN conventions, and collaborative efforts were important in this regard;
- .3 the scenarios detailed in document MEPC 81/15/5 illustrated the practical and legal challenges that shipowners and recycling facilities might face, potentially hindering the uniform and effective implementation of the Hong Kong Convention;
- .4 achieving harmonization between the two conventions was paramount for fostering a regulatory environment conducive to the safe and environmentally sound recycling of ships on a global scale;
- .5 facilitating ship replacement was crucial for fostering a healthy shipping market, ensuring a level playing field and advancing the decarbonization of shipping;
- .6 IMO had initiated its work on the development of the Hong Kong Convention due to the challenges of applying the Basel Convention to ships; therefore, ships flying the flag of a State that was a Party to the Hong Kong Convention

should no longer fall under the provisions of the Basel Convention while on their way to their final recycling destination;

- .7 the Hong Kong Convention had been embraced widely by ship owners, ship recycling facilities and ship recycling States and some of them were already in compliance with the requirements of the Convention, prior to its forthcoming entry into force in June 2025;
- .8 Member States should ensure that Government officials attending the Conference of the Parties (COP) to the Basel Convention were aware that the Hong Kong Convention would enter into force in June 2025 and also of the outcome of this session of the Committee;
- .9 the Secretariat could be requested to prepare a legal view on the relationship between the Hong Kong and Basel Conventions regarding ship recycling, for consideration by MEPC 82; and
- .10 the Secretariat could be requested to develop draft guidance on the interplay between the Hong Kong and Basel Conventions in relation to ship recycling, similar to the *Guidance manual on how to improve the sea-land interface to ensure that wastes falling within the scope of MARPOL, once offloaded from a ship, are managed in an environmentally sound manner* adopted by COP-13 to the Basel Convention.

15.11 The observer from ITF made a statement in this regard, the full text of which is set out in annex [...].

15.12 In considering how this matter could be brought to the attention of the COP to the Basel Convention, the Committee noted the following information provided by the representative of the Basel Convention Secretariat:

- .1 there was currently no agenda item on ship recycling under the COP to the Basel Convention and the issue would therefore be raised under the agenda item on international cooperation and coordination;
- .2 the Basel Convention and IMO Secretariats could report back to the COP to the Basel Convention on the outcome of this and successive MEPCs, including on the entry into force of the Hong Kong Convention;

- .3 an invitation from MEPC to the COP to the Basel Convention could invite Parties to the Basel Convention to consider possible further action, as appropriate; and
- .4 Parties to the Basel Convention could submit conference room papers on issues of interest during its COP.

15.13 Having noted the views and observations in document MEPC 81/15/5, as well as the comments made in plenary, the Committee:

- .1 requested the Secretariat to continue and strengthen the cooperation with the Secretariat of the Basel Convention to cater for any information and assistance needed to ensure clear and robust implementation of the Hong Kong Convention;
- .2 requested the Secretariat to report the outcome of MEPC 81 to the COP to the Basel Convention, with a view to the COP considering further action in this regard, as appropriate;
- .3 invited interested Member States to bring the issue to the attention of relevant meetings under the Basel Convention and to submit further proposals on the interplay between the Hong Kong and Basel Conventions regarding ship recycling to MEPC 82; and
- .4 requested the IMO Secretariat to develop draft guidance on this matter, in consultation with the Basel Convention Secretariat, for consideration at MEPC 82.

15.14 Furthermore, the Committee invited the Secretary-General to inform the Executive Secretary of the Basel, Rotterdam and Stockholm Conventions of the forthcoming entry into force of the Hong Kong Convention and convey the Committee's request for the Conference of Parties to the Basel Convention to further consider the interplay between the two Conventions and what further action may be required in this regard.

#### **Regional Specialized Meteorological Centres for marine emergency response**

15.15 The Committee had for its consideration document MEPC 81/15/2 (WMO), proposing the expansion of the meteorological support for marine environmental pollution response through the establishment of WMO Regional Specialized Meteorological Centres for marine emergency response (RSMCs-MER).

15.16 In the ensuing discussion, the Committee noted general support for further consideration of the WMO proposals. Particular views expressed included the need to take into account regional resources and characteristics; the need to include other IMO bodies, as well as IMSO and IOPC Funds; and previous positive experiences regarding regional collaborations with WMO.

15.17 One delegation expressed the view that careful consideration was required with regard to, inter alia, potential overlap with the responsibilities of coastal States regarding environmental protection in waters under their jurisdiction; the lack of a legal framework for environmental emergencies (in contrast to the SAR coordination framework under SOLAS); and the meaning of the term marine emergency, noting that further information on the background of the consideration of the proposal (MEPC 81/15/2) by WMO Members would be useful and seeking clarification regarding the process for designating RSMCs within WMO.

15.18 In this connection, the representative of the WMO Secretariat provided some clarifications, including that the proposals were brought to the Committee to, inter alia, seek feedback to further develop criteria to support emergency operations, and recalled that the RSMC designation criteria in relation to search and rescue activities had been submitted to the thirtieth meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue in November 2023.

15.19 Having noted the information provided by the representative of the WMO Secretariat, and following consideration, the Committee:

- .1 thanked WMO for providing information concerning the envisaged establishment of WMO RSMCs for marine emergency response (RSMCs-MER);
- .2 encouraged national marine emergency response authorities to engage with national meteorological and hydrological services and RSMCs-MER, once designated, to support MARPOL related exercises; and
- .3 invited interested parties and pollution response experts to work with WMO through national administrations/offices to further develop the proposed amendments to the Manual on the Global Data-processing and Forecasting System (WMO-No. 485) (MEPC 81/15/2, annex).

### **Proposal to develop a database of local/regional discharge regulations**

15.20 The Committee had for its consideration document MEPC 81/15/3 (India), inviting it to consider the development of a database of local/regional discharge regulations, in particular regulations relating to sewage and grey water, within the public area of the Port Reception Facilities module of GISIS, to facilitate the usage and reporting under the module.

15.21 Following consideration, the Committee referred the document to PPR 12 for further consideration under its agenda item "Revision of MARPOL Annex IV and associated guidelines".

### **Clarification regarding carriage of cargo oil in the slop tank(s) of a tanker**

15.22 The Committee also referred document MEPC 81/15/4 (India), seeking clarification regarding the carriage of cargo oil in the slop tank(s) of an oil tanker, to PPR 12, for further consideration, with a view to providing advice on how to proceed.

### **Digital initiatives for sustainability and protection of the marine environment**

15.23 The Committee noted the information in document MEPC 81/INF.14 (India) regarding various digital initiatives taken by India through the development of a dedicated online portal to enhance implementation of environmental regulations in the maritime sector.

### **Information regarding in-water cleaning with capture**

15.24 Having noted the information in document MEPC 81/INF.35 (Kingdom of the Netherlands), concerning the guiding principle and best practice used in the Kingdom of the Netherlands related to in-water-cleaning devices, the Committee referred the document to the Correspondence Group on In-Water Cleaning, established by PPR 11, for information.

### **IMO Regional Presence Office in Abidjan, Côte D'Ivoire**

15.25 Having recalled that 20 March 2024 marked the UN French Language Day, the delegation of Togo expressed the view that the French language was not just a tool for communication as it also represented a wider community; underscored the importance of an operational IMO Regional Presence Office in Francophone West Africa; and requested the IMO Secretariat to ensure that the Abidjan office be fully resourced. The delegation of Côte d'Ivoire echoed the sentiments expressed by the delegation of Togo and stated that implementation of IMO instruments in the region would be better facilitated if the IMO Regional Presence Office in Abidjan were fully operational.



### **Expressions of condolence**

15.26 The Committee, having noted with great sadness the recent passing of Mr. Selwyn Bailey of South Africa, whose work had been instrumental for the development and promotion of the 2012 Cape Town Agreement, expressed its appreciation for Mr. Bailey's immense contribution to the work of the Organization and its sincere sympathy to the delegation of South Africa and Mr. Bailey's family and colleagues.

15.27 The Committee, having been informed of the capsizing of the Republic of Korea-flagged chemical tanker **Keoyoung Sun** off the coast of Japan, which had eight crew members from Indonesia, two from the Republic of Korea and one from China on board, noted with sadness that eight crew members had lost their lives in the incident and one remained missing. The Secretary-General, on behalf of the Organization and the Committee, conveyed sincere condolences to the families of the victims, as well as to the delegations of China, Indonesia and the Republic of Korea. The Committee also expressed its appreciation for the rescue and recovery efforts made by the Japan Coast Guard in its response to the incident.

### **International Day for the Elimination of Racial Discrimination**

15.28 The Secretary-General addressed the Committee regarding the annual observance of the International Day for Elimination of Racial Discrimination on 21 March 2024, stressing the importance of embracing diversity and fostering inclusivity within IMO, and highlighting the Secretariat's work to mainstream diversity, equality, equity and inclusion throughout the Secretariat.

## **16 CONSIDERATION OF THE REPORT OF THE COMMITTEE ON ITS EIGHTY-FIRST SESSION**

16.1 The draft report of the session (MEPC 81/WP.1) was prepared by the Secretariat for consideration by the Committee. During the meeting held on 22 March 2024, delegations were given an opportunity to provide comments on the draft report, and the Secretariat then prepared the revised draft report (MEPC 81/WP.1/Rev.1), incorporating editorial corrections and modifications based on the comments made. Member States and international organizations wishing to provide further editorial corrections and improvements, including finalizing individual statements, were given a deadline of 23.59 (UTC+1) on Friday, 5 April 2024, to do so by correspondence, in accordance with paragraphs 4.37 and 4.38 of the Committees' method of work (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5).

**Action requested of other IMO organs**

*[to be prepared by the Secretariat after the meeting]*

\*\*\*

**ANNEXES****PROVISIONAL LIST OF ANNEXES**

- ANNEX 1 RESOLUTION MEPC.383(81) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIP'S BALLAST WATER AND SEDIMENTS, 2004 (USE OF ELECTRONIC RECORD BOOKS)
- ANNEX 2 RESOLUTION MEPC.384(81) – AMENDMENTS TO PROTOCOL I OF MARPOL CONCERNING REPORTING PROCEDURES FOR THE LOSS OF CONTAINERS
- ANNEX 3 RESOLUTION MEPC.385(81) – AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI CONCERNING LOW-FLASHPOINT FUELS AND OTHER FUEL OIL RELATED ISSUES, MARINE DIESEL ENGINE REPLACING STEAM SYSTEM, ACCESSIBILITY OF DATA AND INCLUSION OF DATA ON TRANSPORT WORK AND ENHANCED GRANULARITY IN THE IMO SHIP FUEL CONSUMPTION DATABASE (IMO DCS)
- ANNEX 4 RESOLUTION MEPC.386(81) – 2024 GUIDELINES AS REQUIRED BY REGULATION 13.2.2 OF MARPOL ANNEX VI IN RESPECT OF NON-IDENTICAL REPLACEMENT ENGINES NOT REQUIRED TO MEET THE TIER III LIMIT
- ANNEX 5 RESOLUTION MEPC.387(81) – INTERIM GUIDANCE ON THE APPLICATION OF THE BWM CONVENTION TO SHIPS OPERATING IN CHALLENGING WATER QUALITY CONDITIONS
- ANNEX 6 RESOLUTION MEPC.388(81) – AMENDMENTS TO THE 2022 GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF A SHIP ENERGY EFFICIENCY MANAGEMENT PLAN (SEEMP) (RESOLUTION MEPC.346(78))
- ANNEX 7 RESOLUTION MEPC.389(81) – AMENDMENTS TO THE 2022 GUIDELINES FOR ADMINISTRATION VERIFICATION OF SHIP FUEL OIL CONSUMPTION DATA AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY (RESOLUTION MEPC.348(78))
- ANNEX 8 RESOLUTION MEPC.390(81) – AMENDMENTS TO THE 2021 GUIDELINES ON THE SHAFT/ENGINE POWER LIMITATION SYSTEM TO COMPLY WITH THE EEXI REQUIREMENTS AND USE OF A POWER RESERVE (RESOLUTION MEPC.335(76)), AS AMENDED BY RESOLUTION MEPC.375(80)
- ANNEX 9 UNIFIED INTERPRETATIONS TO REGULATIONS 2.2.1 AND 2.2.18, AND 2.2.15 OF MARPOL ANNEX VI
- ANNEX 10 RESOLUTION MEPC.391(81) – 2024 GUIDELINES ON LIFE CYCLE GHG INTENSITY OF MARINE FUELS (2024 LCA GUIDELINES)
- ANNEX 11 TERMS OF REFERENCE OF THE IMO GHG TC-TRUST FUND TO REFLECT THE ADOPTION OF THE 2023 IMO GHG STRATEGY
- ANNEX 12 ILLUSTRATION OF A DRAFT POSSIBLE OUTLINE OF THE 'IMO NET-ZERO FRAMEWORK'
- ANNEX 13 DRAFT AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI (DESIGNATION OF THE CANADIAN ARCTIC AND THE NORWEGIAN SEA AS EMISSION CONTROL AREAS FOR NITROGEN OXIDES, SULPHUR OXIDES AND PARTICULATE MATTER)

---

ANNEX 14	STATUS REPORT OF THE OUTPUTS OF MEPC FOR THE 2024-2025 BIENNIUM
ANNEX 15	ITEMS TO BE INCLUDED IN THE AGENDA OF MEPC 82
ANNEX 16	STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS

#### **PROVISIONAL LIST OF CIRCULARS APPROVED BY MEPC 81**

BWM.2/Circ.82	GUIDANCE FOR THE TEMPORARY STORAGE OF TREATED SEWAGE AND/OR GREY WATER IN BALLAST WATER TANKS
MEPC.1/Circ.908	DRAFT PROCEDURE FOR REPORTING TO THE ORGANIZATION USES OF A POWER RESERVE
MEPC.1/Circ.909	RECOMMENDATIONS FOR THE CARRIAGE OF PLASTIC PELLETS BY SEA IN FREIGHT CONTAINERS
MEPC.1/Circ.910	FORMATS FOR MANDATORY REPORTS UNDER ARTICLE 12 OF THE HONG KONG CONVENTION

---



### 3 調查研究事項



## カーボンニュートラルの推進に向けた国際的な動向の調査結果

地球環境の保全の観点から、脱炭素社会の実現が叫ばれている昨今、様々な業界において、環境保護の必要性が重視されている。海運業界においては、IMO（国際海事機関）が2023年7月のMEPC 80で、2018年に採択したGHG排出削減に関する初期戦略を改定し、2050年頃までのGHG排出ネットゼロ目標等を盛り込んだ2023 IMO GHG削減戦略を採択した。同戦略では、国際海運からのGHG排出削減に関する目標やビジョン等が排出削減対策と併せて掲げられている。

GHGの排出削減に向けて、化石燃料に代わる代替エネルギーとして水素及びアンモニア等の利用拡大が見込まれており、今後、大型の代替燃料船の就航が計画されている。

また、特に欧米では、洋上風力発電の導入拡大に関する目標や宣言が出され、浮体式を含めた洋上風力発電の研究開発・実証や、それに対する財政支援が加速している。

今般、世界各国の企業等が集まり、造船や海運技術に関する出展や、洋上風力発電及び船舶の脱炭素化技術等に関する最新技術の紹介が行われた“Nor-Shipping 2023”に参加し、カーボンニュートラルの推進に向けた国際的な動向を調査した。

調査研究の内容を次頁以降に示す。





## 1. カーボンニュートラルの推進に向けた国際的な動向の調査結果

### 1.1 “Nor-Shipping 2023”

本年度の調査研究として、ノルウェーのリレストレムにおいて開催された、“Nor-Shipping 2023” に2023年6月6日から8日わたって参加した。

“Nor-Shipping” は1965年に始まり、50年間以上にわたって隔年で開催されている国際的なフォーラムである。本フォーラムは海運業界にとって重要な会合の場であり、船主、造船業者、船級協会、技術サプライヤー、イノベーター、船舶金融業者、業界リーダー等の海運業界関係者が、最も多く参加するイベントの一つとなっている。

会場では、世界各国の企業等が、国毎に分けられたブース内において、造船や海運技術等に関する出展を行い、併せて、隣接する会議場において、セミナー形式で洋上風力発電及び船舶の脱炭素化等の最新技術の発表や意見交換が広く実施された。



世界各国の企業等による出展では、42カ国から892社の企業等が、最新技術等を紹介し、企業間での情報交換や営業活動が熱心に行われていた。

我が国のパビリオンでは、以下の企業等による出展が行われ、他国のブースと比べても非常に多くの訪問客が目立ち、盛況の様子であった。

- ・ダイハツディーゼル株式会社
- ・富士貿易株式会社
- ・今治造船株式会社
- ・日本船舶輸出組合
- ・川崎重工業株式会社
- ・株式会社ミカサ
- ・三井物産株式会社
- ・日本シップヤード株式会社
- ・株式会社大島造船所
- ・富士電機株式会社
- ・一般社団法人 日本船用工業会
- ・伊藤忠商事株式会社
- ・JRC 日本無線株式会社
- ・丸紅株式会社
- ・三菱商事株式会社
- ・株式会社名村造船所
- ・西芝電機株式会社
- ・株式会社新来島サノヤス造船

- ・株式会社シンコー
- ・住友重機械工業株式会社
- ・一般財団法人 日本海事協会
- ・住商マリン株式会社
- ・東京計器株式会社

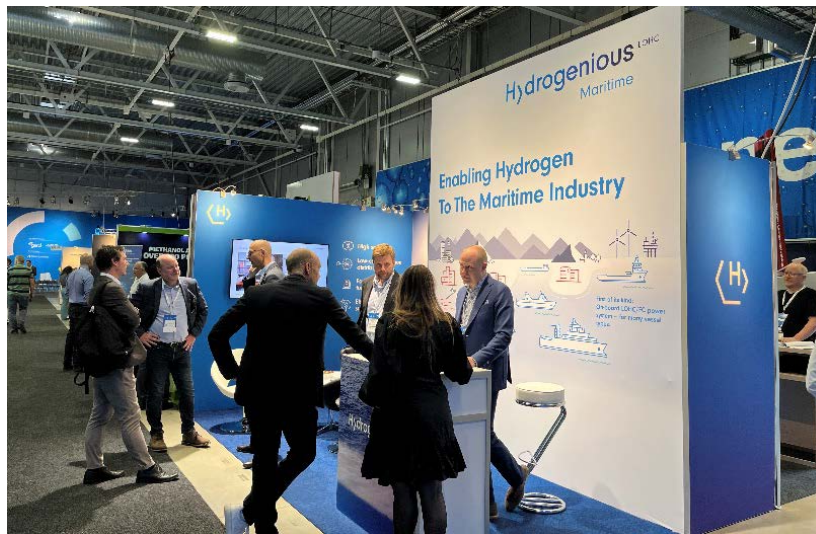
例えば、液化水素船の実証実験についてのブースでは、各国の訪問客からは液化水素の温度管理方法や今後の事業スケジュールについての問い合わせが見られ、多くの関心が寄せられた。



また、他国のパビリオンにおいては、特に代替燃料及び洋上風力発電に関する技術紹介や出展が多く見られた。COVID-19 の世界的な流行による経済や旅行への影響により、2020 年の二酸化炭素排出量は減少したものの、今世紀中に 3℃を超える気温上昇に直面している。こうした背景のためか、多くの企業が環境保護に資する技術を全面的にアピールする様子が目立った。

特に多く見られ、目を引いた技術は船舶の風力推進の利用である。代替燃料への移行は前提として、その他にどのような技術を導入できるかというステップに進んでいる企業が多く、そのステップの一つとして甲板上に FRP パネルの帆を複数設置する技術開発を進める企業が多く見られた。

硬翼帆を用いた風力推進船は大きな GHG の削減効果が得られ、また天候や航路に応じて硬翼帆を容易に運用出来る利点があり、硬翼帆に搭載する FRP パネルを効率良く低コストで製造する技術開発が盛んに行われているとのことである。



また、各企業の出展と平行して、出展会場に隣接した5~6部屋の会議室においてセミナーが開催された。各セミナーは同時進行で開催されたため、全てのセミナーに出席することはできなかったが、特に洋上風力発電及び代替燃料に関する以下のセミナーにそれぞれ出席した。

- The Next Generation for the Offshore Floating Wind Grid
- Decarbonizing the marine industry with fully electric ferries and hybrid vessels
- Collaboration as fuel of maritime decarbonization
- Exploring Hydrogen for Zero-Emission, Long-Distance Ferry Operations
- Kick-starting Ammonia Powered Shipping - Insights and Key Takeaways from the NoGAPS Project
- Enabling hydrogen to the maritime industry by handling it as an oil
- Alternative fuels & digitalization
- Making Ammonia as Marine Fuel a Reality - From Storage to Bunkering
- Hydrogen and its derivatives as marine fuels
- Hydrogen: From production to application

上記のうち、カーボンニュートラルの推進に向けた国際的な動向として、以下の4つの技術等を紹介する。

- The Next Generation for the Offshore Floating Wind Grid
- Kick-starting Ammonia Powered Shipping - Insights and Key Takeaways from the NoGAPS Project
- Enabling hydrogen to the maritime industry by handling it as an oil
- Making Ammonia as Marine Fuel a Reality - From Storage to Bunkering

## 1.2 “The Next Generation for the Offshore Floating Wind Grid” の聴講概要

SIEMENS ENERGY 社から、“The Next Generation for the Offshore Floating Wind Grid (次世代洋上浮体式風力発電システム)”に関する技術紹介が行われた。

同社の発表内容の概要を以下に示す。

エネルギーシステムの脱炭素化は、我々の世代で最大の事業であり、海洋生産事業等における GHG の排出削減はその一環である。

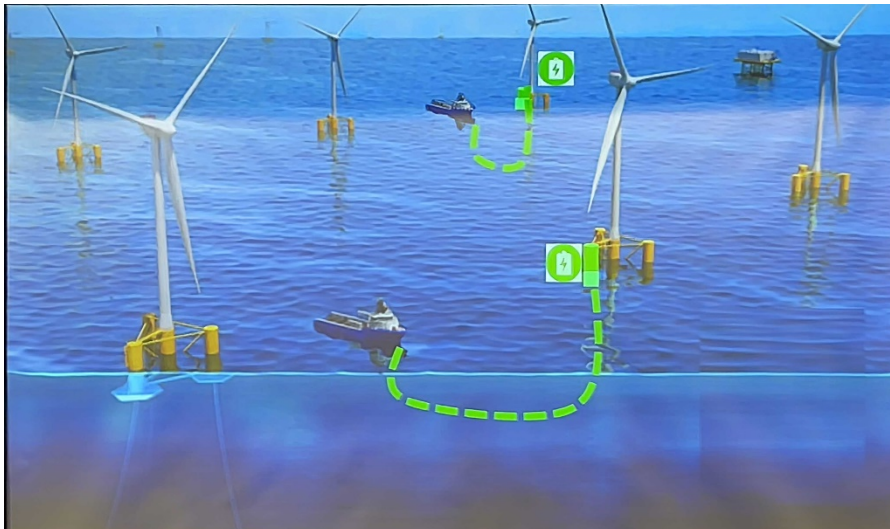
SIEMENS ENERGY 社は“BlueWind Solution”という施設（次世代洋上浮体式風力発電システム）を開発し、掘削リグ等の石油・ガス施設に接続する性能を大幅に向上した洋上風力タービンを用いることで、石油・ガス施設上のタービンを休止させることが可能となり、GHG の排出削減を実現させた。

本施設の主な目的は、発電効率の向上による、洋上施設からの GHG 排出量の削減である。本施設は、“BlueVault”と言う蓄電池を備えた、単体または複数の洋上浮体式風力ユニット (OFWU) を石油・ガス施設に接続するというシンプルな構造となっている。

OFWU を使用することによって、現在、ガスタービンやガス/ディーゼル発電機による化石燃料ベースの発電に依存している洋上石油・ガス施設は、GHG を排出せずに電力を供給可能な洋上施設を備えることができるようになる。

当社の蓄電池は、掘削リグを含む 60 以上の海洋・オフショア施設に導入されている。北海のある半潜水式施設では、このシステムが同施設のピークカット（電力需要のピークを低く抑えるように電力消費を制御すること）に使用され、同施設のディーゼルエンジンの稼働時間の 42%削減を可能にした。

今後の展望としては、本技術の船舶への利用を検討している。上述した掘削リグ等の施設への利用と同様に、船舶と接続して電力を提供する（船舶に搭載する蓄電池の充電を行う）ことで、OFWU 自体を陸上のガソリンスタンドのように利用することができる技術を開発・検討している。



また、当社は DNV、Fearnleys 及び Moss Maritime と提携して、特に LNG 船向けの新しい低 GHG 排出電力推進システムである“Ocean Green”コンセプトを開発した。

“Ocean Green”は、ガスタービンを主機として使用し、蒸気タービン、電気推進及び配電システム用のバッテリーエネルギー貯蔵システム(BESS)を組み合わせた、新しいハイブリッド複合サイクル発電・推進プラントである。

LNG 輸送には、環境規制の強化とコスト削減の要件に適合した、より効率的なソリューションが必要である。

本コンセプトの中核となる“SGT-400 ガスタービン”であれば、機関室設計がコンパクトになり、貨物の積載量が増加するため、運賃単価を抑えることができるようになる。

さらに、蓄電池“BlueVault”は、バッテリーの寿命、性能、安全性を最大限に高めるように設計されており、新造船だけでなく既存船の電源システムにも後付けすることができる。

**Draft**  
**Hybrid Combined Cycle**

**SIEMENS ENERGY**

**An adaptation of COGES to optimize Marine operations**

Combines different power generation technologies with electric motor-driven propulsion systems

- Optimizes fuel consumption for different speeds and operating profiles
  - Combined cycle for high-speed operation
  - Gas Engines and batteries for low speed and port operation
- Use of Dry Low Emissions combustor reduces emissions to meet IMO Tier III regulations without the need for an SCR
  - Lower NO<sub>x</sub> and Methane Slip as well as CO<sub>2</sub>,
- Reduced Engine Compartment space enables greater cargo capacity
  - Potential to reduce maintenance and manning
  - Lowers cost of cargo per tonne per mile
- Multiple different configuration options available to match ship power needs and profile
  - 'Ocean Green' LNG Tanker concept 1 x Gas Turbine using BOG as fuel

2021-05-30 Siemens Energy is a registered trademark, licensed by Siemens AG.

SO BD&RM / PR MK BD 9  
Restricted © Siemens Energy, 2020

今後は、以上の技術を様々な船舶に活用し、GHG 排出量を大幅に削減と、燃料効率の改善に努めたい。

### 1.3 “Kick-starting Ammonia Powered Shipping – Insights and Key Takeaways from the NoGAPS Project” の聴講概要

NoGAPS 社から、“Kick-starting Ammonia Powered Shipping - Insights and Key Takeaways from the NoGAPS Project (アンモニア燃料船の開発 - NoGAPS プロジェクトの知見と主要な要点)” に関する紹介が行われた。

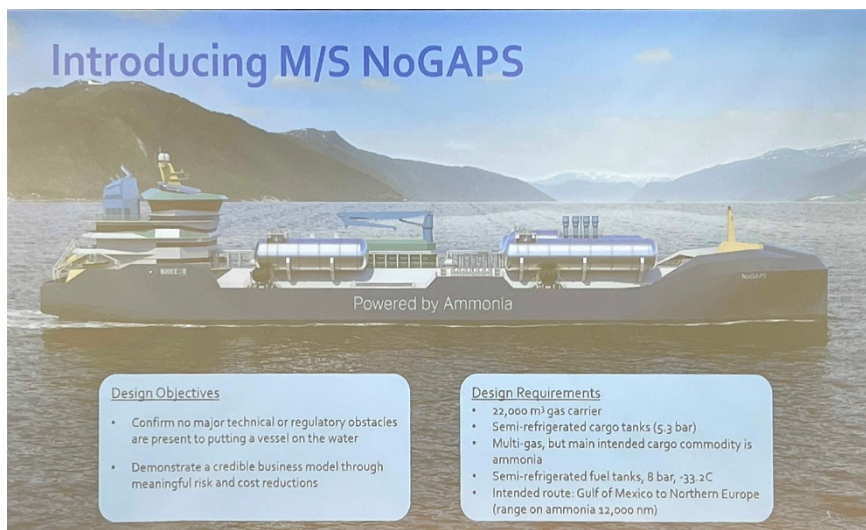
同社の発表内容の概要を以下に示す。

アンモニアは有望な代替燃料であるが、現時点でアンモニア燃料船はまだ就航していない。“The Nordic Green Ammonia-Powered Ships (NoGAPS)” プロジェクトでは、バリューチェーンの主な関係者が集まり、北欧海域におけるアンモニア燃料船事業の開発を進めている。

まずは、民間及び公的資金の出資により、アンモニア燃料船の設計、運航、経済性に焦点を当てた研究開発を進め、北大西洋及び北西ヨーロッパ海域での商業運航に最適化された、ハンディサイズ of アンモニア燃料船 M/S NoGAPS (貨物容量 22,000 m<sup>3</sup>) のプロジェクトを進めている。

本船の主な特徴は以下の通りである。

- 貨物容量 22,000 m<sup>3</sup>
- 主な貨物はアンモニア ※ただし、複数のガス貨物を積載可能な設計
- 半冷蔵貨物タンク運航
- Well to Wake ネットゼロカーボンで運航可能
- 北大西洋および北西ヨーロッパ海域での商業運航に最適化
- 想定航路はメキシコ湾～北ヨーロッパ
- アンモニア航続距離：12,000NM (副燃料による航続距離：6,000NM)
- アンモニア満載状態で、最大速力 16 ノット
- アンモニアバンカー能力を保有 (他のアンモニア燃料船へのアンモニアバンカー船として使用可能)



本プロジェクトは第 2 段階として、造船所の入札及び潜在的な船舶建造の基礎となる初期船型設計を行っている。

船舶の設計作業は、“Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping (MMMCZCS 社)”が行っており、アンモニアを燃料とするための新設計、安全基準や保護措置、エネルギー効率技術に関するベストプラクティスを把握する研究が進められている。

本プロジェクトの船舶“M/S NoGAPS”の設計にあたっては、許容可能な安全を維持し、設計要件を満たしながら、リスクとコストの削減に焦点を当てた信頼できるビジネスモデルを実証する必要がある。

アンモニアを燃料として使用するにあたっては、アンモニアの特性と人体や環境への影響、引火性、爆発性、腐食性など、船舶の設計過程で考慮すべき課題や危険性がある。

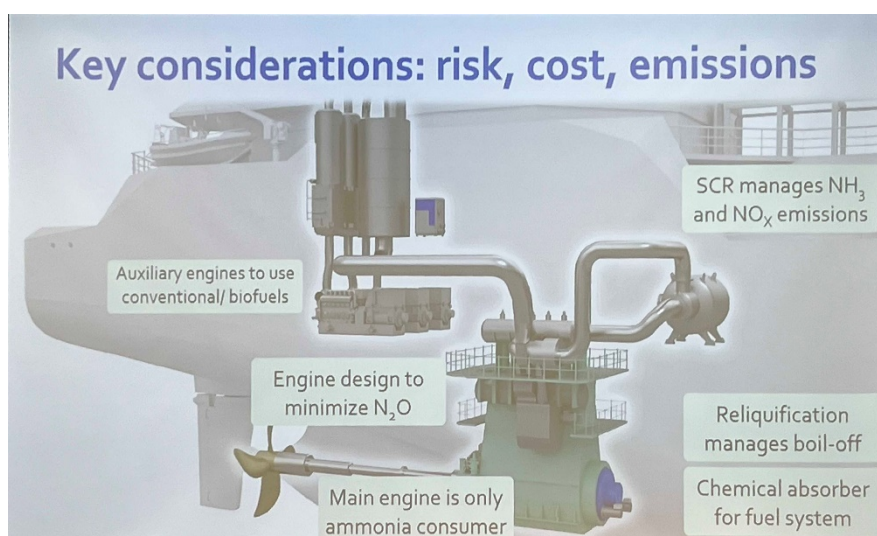
これらの事項については、DNV 規則と IGC コードをプロジェクトの基盤として取り入れる必要があり、船級協会や旗国政府との緊密な協力・協議も必要である。

現在、IGC コードではアンモニアのような毒物を燃料として使用することが認められていない。しかし、危険性を評価した上での代替設計プロセスを用いることで安全性を確保し、主管庁の承認を得るための様々な検討を進めている。

例えば、実現可能性評価の一つとして、乗組員の居住位置の検討を行い、居住区画は船尾とするという結論に至った。これは、緊急時に海上で乗組員がアンモニアに晒されるリスクを減らすという観点によるものである。

また、主機について、4 ストロークメインエンジンを備えたアンモニア電気推進システムと、2 ストロークメインエンジンを備えたアンモニア電気推進システムを比較検討した結果、アンモニア燃料船は 2 ストロークメインエンジンを採用するという結論に達した。

この主な理由は、2 ストロークメインエンジンの方が、燃料消費量が少なく、排出ガスをより削減でき、さらに燃料としてのアンモニアの排出削減ポテンシャルを最大化し、安全コンセプトにも貢献することがわかっているためである。





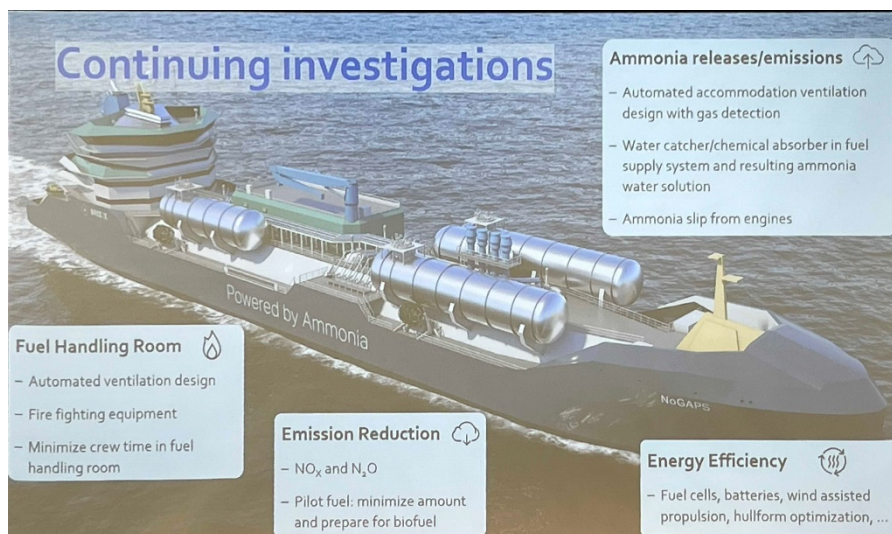
なお、アンモニアメインエンジンでのみ消費され、補機やボイラーは必要に応じて従来の燃料やバイオ燃料が使用される。

実現可能性の検討段階では、居住区位置とエンジン設計の2つの検討事項の他、燃料タンク位置やサイズ、燃料補給能力、船の安定性など、他の設計面についても評価が行われている。

船主にとって柔軟な選択肢となるよう、バウスラスターの設置を含め、本船のバンカリング能力については、さらなる検討が必要である。

現在、本プロジェクトは、初期設計段階に入り、実現可能性の検討結果を取り入れた詳細分析が進められ、初期設計開発、ハザード識別（HAZID）リスク評価ワークショップ、船舶効率の最適化、DNV からの原則的承認を得るための設計図面等の書類の提出、そして最終的には、正造船所に提出するための初期設計が実施されることになる。

アンモニア燃料エンジン、アンモニア燃料供給システム、排ガス低減技術の開発はまだ初期段階であり、今後、設計開発が進むにつれて、最適な最終設計がブラッシュアップされる。



## 1.4 “Enabling hydrogen to the maritime industry by handling it as an oil” の聴講概要

Hydrogenious 社から、“Enabling hydrogen to the maritime industry by handling it as an oil (水素を石油として扱うことによる海運業界への水素の供給)”に関する技術紹介が行われた。

同社の技術紹介内容の概要を以下に示す。

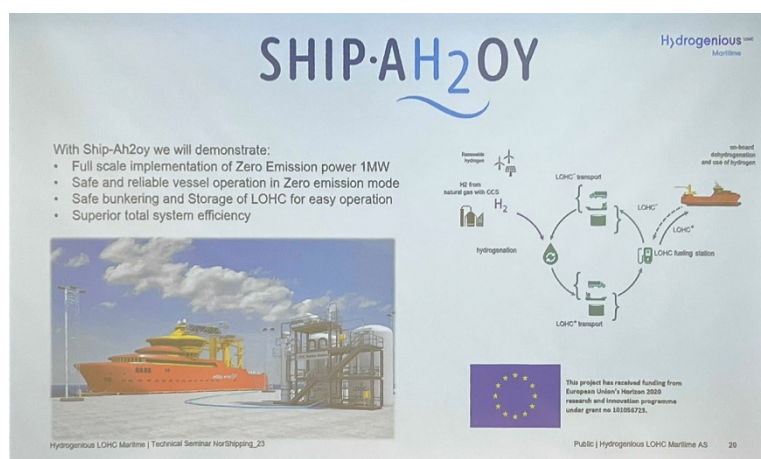
水素は最も豊富な元素であり、再生可能なエネルギーを使って製造することができる。さらに、あらゆる気体の中で最も密度が低く、エネルギー含有量はガソリンの約3倍であり、水素は最高のエネルギー・キャリアであると言える。水素の取り扱いには非常に難しいが、当社は水素分子をサーマルオイルに結合させる方法を発見した。

この方法は LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carrier) と言い、気体状態の水素を有機溶剤の一種であるベンジルトルエンと触媒反応させることで、容積を水素ガスの約500分の1にして貯蔵や輸送を容易にする技術である。

LOHC によって、水素は分子状態で取り扱われず、その引火点は 112.5°C とほとんど引火しない他、純水素を充填した場合でも爆発することはない。

また、LOHC には従来の液体燃料インフラが利用可能であり、運搬にあたっての資材は何百回もの再利用が可能である。

当社の LOHC 材料 (ベンジルトルエン) は、エネルギー分野における可能性を秘めている。LOHC は、加圧容器や極低温容器を必要とせず、常温で貯蔵され、さらに、ベンジルトルエンは難燃性で、爆発性がなく、危険性が比較的低い。



当社は、生産施設から世界中の市場までの国際的な LOHC サプライチェーンの構築を計画している。LOHC ネットワークは、化石燃料用の既存のインフラを利用して、グリーン水素を非常に安全かつ効率的に輸送するように設計されており、また現在、LOHC の輸送手段に係る物流ソリューションを開発中で、バンカリング等も視野に入れた、港から港への大規模な LOHC インフラの確立を検討している。

## 1.4 “Making Ammonia as Marine Fuel a Reality – From Storage to Bunkering”

### の聴講概要

ABS（米国船級協会）及びNOV社から、“Making Ammonia as Marine Fuel a Reality - From Storage to Bunkering（船用燃料としてのアンモニアを現実のものに - 貯蔵からバンカリングまで）”に関する技術紹介が行われた。

同協会の発表内容の概要を以下に示す。

海運におけるGHG排出を削減するために、多くの技術が検討されており、アンモニアは、IMOが設定した2050年のGHG削減目標の達成に貢献できるゼロカーボン燃料として注目を集めている。

アンモニアは、現在検討されている他のほとんどの代替燃料よりも厳しい要件に沿って国際的に取り扱われている物質であり、現在、小型の運搬船が数多く存在している。

商業的な長期的な燃料オプションとなるためには、包括的な供給側インフラを構築し、厳しい安全規制を新たに策定・実施する必要がある。

アンモニアは、常温・大気圧下では無色の気体で、特有の刺激臭を有する。圧力が高くなると液体になり、輸送や貯蔵が容易になる。また、その発熱量はメタノールに似ており、多くの代替燃料と同じく、燃料油よりもエネルギー密度が低いため、石油燃料と同程度のエネルギーを生み出すためには、石油燃料の約2.4倍の体積が必要となる。

アンモニアはまた、水素等の他の代替燃料に比べて燃焼範囲が比較的小さく、毒性があり、非常に反応しやすい。従って、IGCコードでは、作業員がアンモニアの危険性に晒されるリスクを最小化するための、設計上の厳しい要件が規定されている。

現在、アンモニアは、ガスターミナルから船舶へ、船舶からガスターミナルへ運ばれるばら積み貨物として扱われている。アンモニアをバンカー燃料として取り扱うにあたっては、LPG/LNGバンカリングを参考とすることができる。同バンカリングとの間のギャップを見つけ、技術的・運用的な解決策を見つけることが必要である。

**Ammonia Bunkering: Learning and Adapting from LNG Bunker Practices**

Ammonia is chemically different from LNG, the safety aspect of ammonia deserves a separate study where safety precautions, material compatibility, and machinery are thoroughly addressed

**Truck-to-Ship**

- Appropriate option where the amount of ammonia to be transferred is less and when the commercial operation of the ship allows a sufficient duration for bunkering.

**Ship-to-Ship**

- Most preferable solution when there is a significant volume of fuel to be transferred.
- Equipment used to perform Ship-to-Ship transfers: rigid arms, hybrid systems (rigid structure handling flexible lines) and flexible hoses handled by crane.

**Terminal-to-Ship**

- Two types of shore installations:
  - Purpose-built terminal/jetty for bunkering, that is built in connection with import terminals. The control of the operation is usually from the terminal.
  - Land-based desiccated supply tank that can accommodate multiple ships at once. The control of the operation takes place from the receiving ship.
- Portable tanks used as fuel tanks
  - Instead of transferring ammonia into the receiving ship's tanks, pre-filled tanks are lifted or driven on board the vessel and then connected to the vessel's fuel system directly.

7 | Making Ammonia as Marine Fuel a Reality

ABS

ABS（アメリカ船級協会）では、現在アンモニアバンカリングの安全な取り扱い方法の開発を進めている。具体的には、モデリング技術やシミュレーション技術を利用して、アンモニアの漏洩または流出が発生した場合の、港湾作業員及び船員のための緊急対応を開発している。

併せて、関連技術として NOV 社が進めている“Subsea Energy Storage（海底エネルギー貯蔵）”について紹介する。

石油や化学薬品用の袋状の貯蔵施設をベースとした当社の新しい海底エネルギー貯蔵技術であれば、アンモニアやメタノールなどの液体エネルギーを海底に直接貯蔵できるようになる。

この技術は、海底に設置した袋状のタンクを使用して、タンク周囲の静水圧で液体エネルギーを貯蔵するというものである。袋状のこのタンクは外部保護構造によって保護され、海底に固定され、貯蔵ユニット、流体移送及び補充システム、加熱及び循環システム、電源及び基礎等で構成される。

当社の貯蔵技術を使用すれば、作業員と海洋生物の両方を保護しながら、液体アンモニアを経済的に保管することができる。

この技術は、海洋資産の電力貯蔵、船舶の海洋燃料供給所、海洋風力タービンによる再生可能エネルギー貯蔵、肥料工場でのアンモニアの共通貯蔵など、さまざまな用途に使用でき、以下の利点がある。

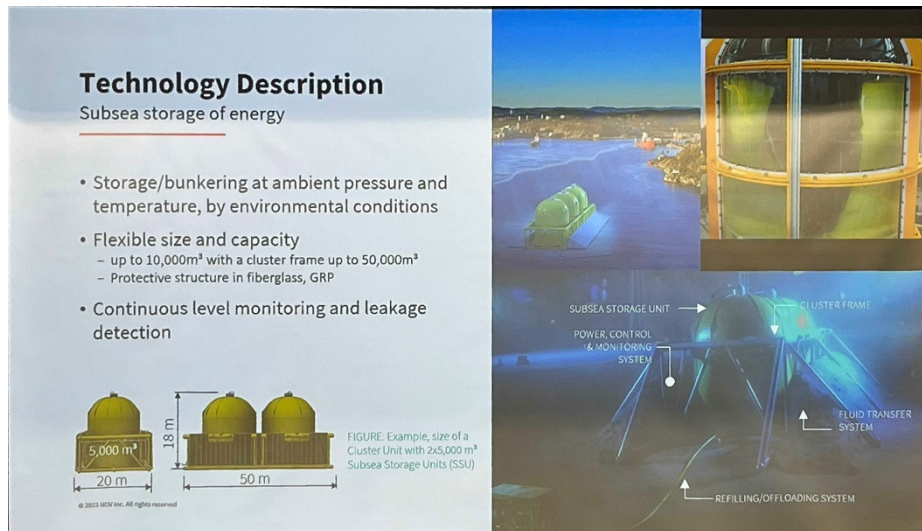
- ・人口密集地を問わず、すべての地域に安全な海中貯蔵が可能
- ・様々な容量の袋状タンクを使用することによる柔軟な貯蔵量
- ・導入、撤去及び再利用可能な設計

The slide is titled "Subsea Storage Systems - Application Areas" and is divided into three main sections. On the left, a green box contains the text: "Provide a storage solution for all relevant types of fluids that will enable opportunities for Customers Energy Portfolio and Global Shipping Industry". The middle section, "Subsea Energy Storage", features an image of a yellow subsea storage unit and lists "Liquid ammonia" and "E-methanol". The right section, "Subsea Chemical Storage", features an image of a yellow subsea storage unit and lists "Production chemicals (MEOH...)" and "Injection chemicals (EOR...)". The bottom right section, "Subsea Oil Storage", features an image of a subsea storage unit and lists "Oil" and "Condensate". A small copyright notice "© 2023 NOV Inc. All rights reserved." is visible at the bottom left of the slide.

水深 70 メートル以上、水温 4℃以下の条件下では、アンモニアは液体状態のまま維持される。

例えば、5,000 m<sup>3</sup>の貯蔵ユニットを5つ備えたプラットフォームを使用してアンモニアを貯蔵した場合、総貯蔵量は25,000 m<sup>3</sup>になり、密度を考慮すると19,000トンとなる。貯蔵したアンモニアを直接燃料として使用する場合、1トンあたり5,17MWhのエネルギーが得られ、総電力は98,490MWhとなり、中型の60MWの施設であれば、再充填が必要になるまで68日間にわたって燃料を供給することができる。

2023年中には本事業の技術開発を完了させ、2025年末までにパイロット事業を完了させる予定としている。



## 2. まとめ

地球環境の保全の観点から、脱炭素社会の実現が叫ばれている。

我が国は、2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、IMOでは、2023年7月のMEPC 80で、2018年に採択したGHG排出削減に関する初期戦略が改定され、2050年頃までのGHG排出ネットゼロ目標等を盛り込んだ2023IMO GHG戦略が採択された。

国際海運におけるカーボンニュートラルを実現するためには、既存の重油からゼロエミッション燃料である水素・アンモニア等への燃料転換が不可欠であり、この船用燃料の大転換期を好機として、世界の脱炭素化に貢献するとともに、日本の海事産業の競争力としていくことが重要である。

カーボンニュートラルの実現には、関係団体の最新技術の有効活用が必要なことはもちろん、関連する各社・各団体との連携もまた必要不可欠であり、日常から信頼関係を構築する重要性が感じられる。

今回のフォーラムのような意見交換・技術紹介の場を活用し、引き続きカーボンニュートラルの推進に向けた国際的な動向を調査し、得られた情報を共有することで、我が国のカーボンニュートラルの推進に貢献することとしたい。

## 4 調査研究委員会

- ・ 第1回委員会議事概要
- ・ 第2回委員会議事概要
- ・ 第3回委員会議事概要
- ・ 第4回委員会議事概要



## 海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）

### 第1回委員会 議事概要

公益社団法人 日本海難防止協会

1. 日時：2023年4月10日（月）14時00分～15時30分
2. 開催場所：海事センタービル 401・402会議室  
（東京都千代田区麹町4丁目5-1 海事センタービル）（Web併用）
3. 出席者：添付参照
4. 会次第：
  - (1) 委員長の選出
  - (2) 議事
    - ① 2023年度 事業実施計画について
    - ② IMO第79回海洋環境保護委員会（MEPC79）の審議結果について
    - ③ IMO第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）の対処方針について
5. 資料：
  - (1) MP23-I-1 第1回委員会 議事次第
  - (2) MP23-I-2 委員名簿
  - (3) MP23-I-3 2023年度海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止）事業実施計画（案）
  - (4) MP23-I-4 IMO第79回海洋環境保護委員会（MEPC79）の審議結果
  - (5) MP23-I-5 IMO第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）主な論点と対応方針
6. 開会等：

第1回委員会の開催にあたり、事務局より出席者の紹介が行われた後、本年度委員会の委員長として、東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授の道田委員が選任された。



## 7. 議事概要：

### (1) 2023 年度事業実施計画について

資料「MP23-I-3 2023 年度海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止）事業実施計画（案）」について事務局より説明が行われ、特段の意見等は挙げらず、承認された。

### (2) IMO 第 79 回海洋環境保護委員会（MEPC79）の審議結果について

資料「MP23-I-4 IMO 第 79 回海洋環境保護委員会（MEPC79）の審議結果」について国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤淳揮氏より説明が行われ、特段の意見等は挙げなかった。

### (3) IMO 第 10 回汚染防止・対応小委員会（PPR10）の対処方針について

資料「MP22-I-5 IMO 第 10 回汚染防止・対応小委員会（PPR10）主な論点と対応方針」の議題 5 有害水生生物の移動を最小化するための船体付着の制御および管理のための 2011 年ガイドライン(決議 MEPC. 207(62))のレビューについて、升井委員より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【道田委員長】資料 3 頁のブラジルの提案文書 PPR 10/5/6 について、「独立した検査間隔を high risk の場合は 18 ヶ月、low risk の場合は 12 ヶ月と延長する」と記載されているが、これらの期間は逆ではないか。この記載では理屈が合わないと思料する。
- 【升井委員】記載の誤りであるため、修正させて頂く。正しくは、「独立した検査間隔を high risk の場合は 12 ヶ月、low risk の場合は 18 ヶ月と延長する」である。
- 【道田委員長】承知した。

同資料の議題 10 北極水域での船舶用燃料としての重油の使用及び運搬のリスク低減のための措置の策定について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤淳揮氏より説明が行われ、特段の意見等は挙げらず、承認された。

同資料の議題 12 ふん尿等浄化装置の生涯性能を確認するための措置及び記録保持の規定を導入する MARPOL AnnexIV および関連ガイドラインの改訂について、国土交通省海事局海洋環境政策課 高橋信行氏より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

- ①【大森委員】船主協会としても、ご説明頂いた対応方針の通り進めて頂きたい。あくまで持論であるが、汚水処理装置はその配管も汚れているため、相当な改造を行わなければならないのではないかと。この点を勘案すると、既存船の対応は困難であると思料されるため、提案文書 PPR 10/12/4 が通らないようにご配慮頂ければ有難い。

同資料の議題 13 船舶からの海洋プラスチックごみに対処する行動計画に関するフォローアップ作業について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤淳揮氏および水産庁増殖推進部漁場資源課 金子守男氏より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

- ①【道田委員長】プラスチックペレットについて、人工物が海洋環境に影響しないようにするための議論であると理解している。ただし、プラスチックペレットが有害物質であるか否かが定まっておらず、また粒々自体のリスクの程度もわかっていない。有害物質が付着したプラスチックペレットの輸送にリスクがあるという研究成果は出ているが、今すぐに有害物質として規制すべきか否かという点では、意見が分かれると思料する。輸送中にいかに海洋流出させないかという実行性が重要であり、有害物質に関する議論を進めてしまうと、なかなか結論が出なくなってしまうと思料する。目的が何なのかをしっかりと認識して議論を進めて頂きたい。
  - 【環境省水・大気環境局 瀬戸内氏】委員長のご指摘について、資料 16 頁の対応方針（案）には「プラスチックペレット自体が生物に対する有害性を有するものではない」と記載しているが、「プラスチックペレット自体が生物に対して与える影響は不確実であることから」等といった表現の方が的確であるように思料する。可能であればそのような表現に修正して頂きたい。
  - 【道田委員長】どのような表現とするかについては、国土交通省に検討して頂ければと思料する。IMO として、プラスチックペレットが海洋環境中に流出しないようにという考えは共通しているはずであるため、有害性についてというよりも、プラスチックペレット自体の環境影響を考慮した対策を検討するという話を進めた方がよいのではないか。プラスチックペレットの流出が、環境に影響を与えるかもしれないという点は合意されているはずであるため、環境中に流出させないために何をすべきかを議論すべきであろう。
  - 【国土交通省総合政策局 伊藤氏】委員長のご指摘の通り、有害であるか否かにこだわり始めると、プラスチックペレットにどのような物質が含まれていて、何にどのような影響を与えるのかという方向に議論が進み、收拾がつかなくなってしまう兼ねないため、そのような点を想起させないようにしたい。また、環境省水・大気環境局のご指摘を踏まえて、有害性について断言しないように表現を修正し、流出させないという目的のための議論を進めたい。
- 
- ②【道田委員】漁具マーキングについては、水産庁のご説明の通り、実現性の無いことを進めても効果が無いため、妥当な範囲での対策を議論して頂きたい。資料 17 頁の対応方針（案）に、「～漁業者等が実際にそれらの規制内容を理解し、当該規制の合理性を支持することである。～またその報告が重要であることを漁業者等に認識させる必要があること。」と記載されているが、どのようにして理解・認識してもらうかという点を検討すべき課題ではないか。今回議論すべき内容ではないかもしれないが、今後の議

論にあたっては、実効性の担保の観点から、漁業者に実行してもらうための議論が必要であると思料する。

- ③【三次委員】流出・排出漁具の収集及び報告の義務化について、義務化する目的や細かな程度の問題等を明確にしなければ、国内での理解は得られない。この点の全てをある程度整理する必要がある。世の中の趨勢は理解するが、それを落とし込むための材料が全く無いため、現時点では何とも言えない。水産庁には、理解を得られるような目的や、実行可能となるような材料を整理して頂きたい。
- 【水産庁増殖推進部 金子氏】承知した。事実関係の認識として、IMOの海洋プラスチックごみに対処する行動計画について、漁業関係では2つの事項が議論されていると説明した。1つ目は漁具の流出又は排出の報告の促進・強化であり、2つ目は漁具マーキングである。前者については、現時点で全く実施していない話ではなく、既に水産資源保護法および船員法に基づいて、まき網および刺し網等については報告義務が課されており、これを厳格化するものである。後者については、大臣許可漁業の制限条件や都道府県の漁業調整規則によって義務化されているが、漁業は多様であるため、実施しているマーキングの目的や標示方法等もバラバラな状況である。日本国内でさえバラバラであるため、世界ではさらに多様であり、実施するマーキングも多様にならざるを得ないと思料される。したがって、基本方針としては各国の当局がそれぞれの漁業実態に基づいて、それぞれの国内法制度で義務化する方法を決めるという対処方針で、協議に臨みたい。
- 【三次委員】船に応じた規制については承知している。なるべくそれらの国内法に合致した法規にして頂ければ、漁業者の理解を得やすいと思料する。

同資料の議題14 IMOにおける環境関連条約の規定の統一解釈（バラスト関係）および議題17 その他の議題（※CMD、インベントリ、燃料油サンプリング関係）について、升井委員および国土交通省海事局海洋環境政策課 高橋信行氏より説明が行われ、特段の意見等は挙げらず、承認された。

#### (4) その他

次々回IMO第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）が2023年7月3日～7日に予定されているため、第2回委員会は2023年6月中旬頃を予定している旨が事務局より案内された。

#### 8. 閉会等：

議事が全て終了し、事務局に進行が返され第1回委員会が閉会された。

以上

添付

## 出席者

&lt;委員・関係官庁&gt;

&lt;順不同・敬称略&gt;

委員氏名	所 属
道田 豊	東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授
三村 治夫	神戸大学大学院 海事科学研究科 教授
山地 哲也	海上保安大学校 海上警察学講座 教授
南 清和	東京海洋大学学術研究院 海事システム工学部門 教授
大森 彰	一般社団法人日本船主協会 常務理事
逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部 担当部長
武田 克巳	一般財団法人日本海事協会 材料艀装部 主管
升井 峻	一般財団法人日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ 基準ユニット長
寺門 雅史	一般社団法人日本造船工業会 常務理事
三次 亮	全国漁業協同組合連合会 漁政部 次長
植村 忠之	国土交通省 総合政策局 海洋政策課長
(代)伊藤 淳揮	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋政策渉外官
(随)望月 泰	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋渉外調査官
(随)中村 梓	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 国際係長
田村 顕洋	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課長
(代)高橋 信行	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 シップ・リサイクル対策調整官
宮沢 正知	国土交通省 海事局 外航課長
(代)中村 幹	国土交通省 海事局 外航課 海運渉外室長
鈴木 長之	国土交通省 海事局 検査測度課長
(代)吉山 雄	国土交通省 海事局 検査測度課 係員
衛藤 謙介	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長
(代)釘田 裕樹	国土交通省 港湾局 海洋・環境課 課長補佐
佐瀬 浩市	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
(代)伊藤 大輝	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 国際係長
森下 泰成	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課長
(代)松本 敬三	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課 主任大洋調査官
大井 通博	環境省 水・大気環境局 水環境課長
(代)瀬戸内 大樹	環境省 水・大気環境局 水環境課 海洋環境室 主査
(随)渡邊 均	環境省 水・大気環境局 水環境課 海洋環境室
諸貫 秀樹	水産庁 増殖推進部 漁場資源課長
(代)金子 守男	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 生態系保全室長
(随)吉川 千景	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 課長補佐
(随)田代 真一	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 係長
(随)辻 浩樹	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 係員

&lt;事務局&gt;

事務局氏名	所 属
鏡 信春	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
池崎 哲朗	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部長
原口 啓太朗	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員

※橙色は Web 形式での出席者

海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）  
第2回委員会 議事概要

公益社団法人 日本海難防止協会

1. 日時：2023年6月13日（火）14時00分～15時30分

2. 開催場所：日本財団ビル 2階 第1～4会議室  
（東京都港区赤坂1-2-2）

3. 出席者：添付参照

4. 会次第：

(1) 議事

- ① 第1回委員会議事概要（案）について
- ② IMO第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）の審議結果について
- ③ IMO第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）の対処方針について

5. 資料：

- (1) MP23-II-1 第2回委員会 議事次第
- (2) MP23-II-2 委員名簿
- (3) MP23-II-3 第1回委員会議事概要（案）
- (4) MP23-II-4 IMO第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）の審議結果
- (5) MP23-II-5 IMO第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）主な論点と対応方針

6. 開会等：

第2回委員会の開催にあたり、事務局より配布資料の確認が行われた後、本年度委員会の委員長である東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授の道田豊委員の下、議事が進行された。

## 7. 議事概要：

### (1) 第1回委員会議事概要（案）について

資料「MP23-II-3 第1回委員会議事概要（案）」について事務局より説明が行われ、特段の意見等は挙げられず、承認された。

### (2) IMO 第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）の審議結果について

資料「MP23-II-4 IMO 第10回汚染防止・対応小委員会（PPR10）の審議結果」について国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤淳揮氏、国土交通省海事局海洋環境政策課 高橋信行氏及び水産庁増殖推進部漁場資源課 田代真一氏より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【山地委員】資料2頁のプラスチックペレットの海上輸送に伴う環境リスクの軽減について、義務的措置としてMARPOL条約附属書Ⅲ及びⅤを今後議論していくとのことだが、プラスチックペレットは附属書Ⅲの該当物質であるという流れになっているのか。
- 【海洋政策課 伊藤氏】有害物質か否かという点について、話題には挙げたものの、議論は行われなかった。附属書Ⅲの中に新章を追加する案や、基準に新たな項目を設ける案が頭出しされている状況である。プラスチックペレットが有害物質であるか否かという点は、明確になっていない。
- 【山地委員】承知した。
- 【道田委員長】プラスチックペレットが有害物質であるか否かを議論し始めると、なかなか決着がつかない惧れがある。有害物質であるかの議論は別として、対策を講じなければならぬと思料する。その点に留意して頂きたい。
- ②【三次委員】資料2頁の漁具の流失及び排出の報告義務及び漁具マーキングの義務化については、第1回委員会で申し上げた通り、漁業者の理解を得ることができるような、現行の国内法に合致した法規に落とし込むよう努力をして頂きたい。

### (3) IMO 第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）の対処方針について

資料「MP23-II-5 IMO 第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）主な論点と対応方針」の議題8 船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画フォローアップについて、水産庁増殖推進部漁場資源課 田代真一氏より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【三次委員】資料26頁の(1) 漁具流出の要因に関する情報提供及び漁具流出を減少させるために必要な追加的対策に関するノルウェーの提案文書について、「船上漁具管理計画」の内容は、漁業系廃棄物計画的推進処理指針の範囲内か。
- 【漁場資源課 田代氏】漁業系廃棄物計画的推進処理指針の内容とは異なる。義務的措置にならないガイドラインの位置付けであると承知している。あくまでも推奨である。
- 【三次委員】承知した。ノルウェーも漁業国であると承知しているが、自国の漁民の首

を絞めるような法策を取るつもりなのか。

- 【漁場資源課 田代氏】ノルウェーも漁業自体が多種多様であり、様々な操業形態がある。漁具の流失報告について、「一律にこのようにすべき。」というよりは、多種多様な漁業に沿うよう報告の閾値や幅を持たせ、実際の漁業の現場で実行される形とすべきだと PPR10 で主張していた。我が国としても、実行可能性のあるものでなければ意味が無いと思料しており、「一律にこのようにすべき。」とは考えていない。この前提で今後に対処したい。
  - 【三次委員】先程も申し上げた通り、現行の国内法に合致した範囲に収めるよう、交渉努力をお願いしたい。
  - 【道田委員長】ノルウェーも漁業者にとって影響の無い方向で進めたいものと理解している。したがって、「船上漁具管理計画」については義務的規定とならないような提案がなされているため、日本の主張と合っていると思考する。いずれにしても資料 26 頁の経緯に記載されている通り、PPR11 において関心国等が改正案を提出することになっており、ノルウェーは先んじて提案文書を提出したものと思考する。
  - 【三次委員】承知した。
- ②【松本委員（代理：玉井氏）】基本的には対処方針に異存は無い。三次委員と同じ意見だが、令和元年度から 2 年度にかけて、農林水産省や全国漁業組合連合会、大日本水産会で漁業系廃棄物計画的推進処理指針という日本独自のガイダンス案のようなものを作成し、現在漁業者に周知している。次回の IMO 委員会においては、同指針を持参して頂き、日本は独自でしっかりと対応している旨を主張して頂きたい。
- 【道田委員長】現地で出席される方は、只今のご意見をノートし、必要に応じて日本の対応について主張して頂きたい。

同資料の議題 3 条約改正の検討と採択について、国土交通省総合政策局海洋政策課伊藤淳揮氏より説明が行われ、特段の意見等は挙げらず、承認された。

議題 4 バラスト水中の有害水生生物について、国土交通省総合政策局海洋政策課伊藤淳揮氏及び国土交通省海事局海洋環境政策課高橋信行氏より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【大森委員】資料 19 頁の (6) BWMS に対する PSC 検査について、EBP のデータ収集が完了し、今後条約の改正の可否を決定するために、さらに 1~2 年間 EBP が用意されている状況だと承知しているが、PSC 検査は当該期間を含めて前倒しで実施されるのか。手順通りに実施するのであれば有効だと思料するが、単に指摘して Detention 率を上げている国もあると聞いている。そうなれば船の運航に影響を及ぼし兼ねない。データを収集し、装置の不具合や問題点が洗い出され、議論が終了していれば PSC を実施し始めるべきだと思料するが、それらが完了していない段階で PSC を実施するのはいかがな

ものかと個人的に思料している。

- 【海洋環境政策課 高橋氏】 現在も EBP 期間中であるが、既に PSC は実施されている。資料 20 頁の図に PSC の基本的な手順を記載しているが、①基本検査で違反が見つければ、②詳細検査を行い、②詳細検査で違反が見つければ③サンプル簡易分析を実施、③サンプル簡易分析で違反が見つければ、④サンプル詳細分析を実施する流れとなっている。④サンプル詳細分析に引っかければ Detention となるが、EBP 期間中の現在は罰則が無い。日本では④サンプル詳細分析まで実施されたケースは無いが、③サンプル簡易分析まで外国船に実施したことがある。ただし、罰則は行わなかった。BEMA の提案文書 (MEPC80/4/11) は、PSC の実施を早めたいという主張ではなく、現在行われている PSC の実施数を増やしてはどうかという提案である。その点で、制度自体の整合性に支障は無いと思料している。
- 【大森委員】 EBP 期間中における PSC についてという理解で良いか。
- 【海洋環境政策課 高橋氏】 ご理解の通りである。
- 【大森委員】 承知した。
  
- ②【大森委員】 資料 4 頁の (1) バラスト水管理条約の経験蓄積期間 (EBP) における条約レビュー計画の承認について、「ガイダンスが強制要件とされる可能性がある場合は」と記載されているが、これはコード化による強制要件化なのか、もしくはガイダンス自体が強制要件化するのか。
- 【海洋政策課 伊藤氏】 今回の条約レビュー計画においては、条約パッケージ全てを検討することになっている。したがって、バラスト水管理条約からコード、ガイドライン及びガイダンスまでの全てを検討することになっている。今回の資料には、その位置付けを変更する場合を考慮して記載している。
- 【大森委員】 ガイダンスは、ガイドラインよりも弱く、非強制要件のものであると理解している。ガイダンスが強制化されれば、コード化するものと理解しているが、この解釈で間違いないか。
- 【海洋政策課 伊藤氏】 ご理解の通りである。
- 【大森委員】 承知した。
  
- ③【道田委員長】 資料 5 頁の (2) バラスト水管理システム (BWMS) が正常に機能しない水質 (CWQ) における船舶のバラスト水管理方法に関するガイダンスの検討について、ある海域が CWQ であるか否かは、どのように決まるのか。
- 【海洋政策課 伊藤氏】 現在は CWQ 自体の水質等は定義されておらず、今回も CWQ の定義に関する提案文書が提出されている。一方で、今回提案されているガイダンス案は、CWQ の定義を避ける形で作成されている。端的に申し上げると、取水シアラームが鳴ったり流量が落ちたりした場合に、あらゆる策を講じても上手くいかなければバイパスするべきという意味合いとなっている。



- 【道田委員長】承知した。運用上、妥当であると思料するが、定義化するべきという議論も今後生じてくるのではないか。今回、CWQの定義に関する提案文書は提出されているのか。
  - 【海洋政策課 伊藤氏】文書 MEPC80/4/14 及び文書 MEPC80/4/18 が、CWQ のデータ収集及び定義等に関する提案文書である。無論、定義自体を明確にしなければ、型式承認方法の改善等を行うことができないため、BWMS コードを改正して型式承認の基準を上げて、より性能の良い装置を求める方向になれば、定義の明確化を避けて通ることはできないと考えている。
  - 【道田委員長】承知した。
- ④【三村委員】バラスト水の型式承認の段階の海水はCWQを想定して、海水にバクテリアやプランクトンを入れていると聞いたが、4～5年前にバラスト水管理条約が発効される前のIMOによる型式承認の対象となった海水の質はどのようなものだったのか。
- 【海洋環境政策課 高橋氏】CWQの定義がまだ明確になっておらず、議論が難しいところであるが、現在は生物ではなく濁度に焦点が当てられている。例えばエルベ川や揚子江等の河川の下流の濁度が高い海水にCWQという用語が使用されている。その点では、試験水のTSSというパラメータで定められている値について、エルベ川や揚子江等の河川の水で対応するには、数十倍の数値の試験水が必要ではないかという意見が出ている。
- ⑤【南委員】あくまでコメントだが、装置自体についてコード化されるという話だが、研究が進められている無人運航船においては、誰がこのような装置を管理するのか。PSCでさえしっかりと検査できないかもしれないような装置を管理するためだけに、誰かが乗船しなければならないという話は、時代に逆行しているように感じる。このような装置は、環境保護の面では必要なのだと理解するが、今後の社会において、これが正しい形であるのかは検討が必要なのではないか。海洋環境の保護に関して、個人的には賛成できる部分もあるが、バラスト水処理装置が掛ける海運業界に負担があまりにも大きすぎるのではないか。船員が忙しい中で管理できるのは、装置の作動状況や計器の示す値程度であり、安全運航の負担もある船員にこれ以上負荷を掛ける基準は如何なものかと思料する。各国が切磋琢磨し、様々なメーカーが参入して、このような装置が飛躍的に向上するビジョンが見えているのであれば素晴らしい話だと思うが、そうでなければ別の方策も考えなければならぬと思料する。
- 【道田委員長】ご指摘の通りと思料する。直近の議論にはならないかもしれないが、いずれご指摘の論点が出てくる可能性もあり、その時に我が国としてどのような対応を取るのかは非常に重要である。
  - 【海洋政策課 伊藤氏】現状のPSCの基準では、船員が適切に記録し、操作していることを確認して、それが不適切であればサンプリングするという流れになっているた

め、ご指摘の件はその点から変える必要のある話だと思料している。本気で検討するのであれば、条約レビュー計画に組み込まなければ、今回の3年間の条約レビューでは手つかずとなり、船員が適切に対応したことを確認するという手続きが残ることになると思料する。MEPCの参加者は、3年間の条約レビュー後に自動運航がどのようになっているのかを気にしていないのかもしれない。その点をどう見るべきか、局内の関係部署と協議し、別途考えなければならないかもしれないため、留意させて頂く。

同資料の議題5 大気汚染防止について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤淳揮氏及び国土交通省海事局海洋環境政策課 高橋信行氏より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

- ①【大森委員】資料24頁の(4) 低引火点燃料油及びガス燃料の燃料油供給簿 (BDN) や試料添付の免除について、硫黄分の規制という意味では問題無いかもしれないが、GHG関連でライフサイクルアセスメントの話を進めているのだが、そこでBDNが不要とすれば、何を根拠にグリーンエネルギーと判断するかという話に繋がるのではないか。
- 【海洋政策課 伊藤氏】ライフサイクルアセスメントの話との整合性について、議論を行っていないが、IGFコードでは安全の観点からBDNが必要であると承知している。本件はMARPOL条約のSOx規制の観点から不要と主張しているものと理解している。
- 【大森委員】承知した。BDNが一方で必要だが、他方では不要となれば混乱し兼ねない等ではないかと思料した次第である。
- 【道田委員長】本件はどこかの国から指摘される可能性があるため、ノートして頂きたい。

同資料の議題11 特別海域・排出規制海域 (ECA) ・特別敏感海域 (PSSA) の指定・保護について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤淳揮氏より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【大森委員】資料27頁の対処方針(案)について、特段の異議は無いが、参考情報としてコメントさせて頂く。イエメンは国の情勢もあり、半分アナーキーのような状態にある。そうした状況もあり、少なくとも日本船主協会のメンバーは行っていない。エリトリアについては、ジブチまたはスーダンに寄港する船は多くないが、エリトリアは協会側もすべてを把握できていない。

同資料の議題16 その他について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤淳揮氏より説明が行われ、特段の意見等は挙がらず、承認された。

#### (4) その他

次々回IMO第11回汚染防止・対応小委員会(PPR11)が2024年2月19日~23日に予定されているため、第3回委員会は2024年1月下旬頃を予定している旨が事務局より案

内された。

**8. 閉会等：**

議事が全て終了し、事務局に進行が返され第2回委員会が閉会された。

以上

## 出席者

&lt;委員・関係官庁&gt;

&lt;順不同・敬称略&gt;

委員氏名	所 属
道田 豊	東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授
三村 治夫	神戸大学大学院 海事科学研究科 教授
山地 哲也	海上保安大学校 海上警察学講座 教授
南 清和	東京海洋大学学術研究院 海事システム工学部門 教授
大森 彰	一般社団法人日本船主協会 常務理事
逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部 担当部長
武田 克巳	一般財団法人日本海事協会 材料艀装部 主管
升井 峻	一般財団法人日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ 基準ユニット長
寺門 雅史	一般社団法人日本造船工業会 常務理事
三次 亮	全国漁業協同組合連合会 漁政部 次長
松本 冬樹	一般社団法人大日本水産会 事業部 部長
(代)五井 博史	一般社団法人大日本水産会 事業部 海事課長
植村 忠之	国土交通省 総合政策局 海洋政策課長
(代)伊藤 淳揮	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋政策渉外官
(随)望月 泰	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋渉外調査官
(随)中村 梓	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 国際係長
田村 顕洋	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課長
(代)高橋 信行	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 シップ・リサイクル対策調整官
宮沢 正知	国土交通省 海事局 外航課長
今井 新	国土交通省 海事局 船舶産業課長
鈴木 長之	国土交通省 海事局 検査測度課長
(代)吉山 雄	国土交通省 海事局 検査測度課 係員
衛藤 謙介	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長
(代)釘田 裕樹	国土交通省 港湾局 海洋・環境課 課長補佐
佐瀬 浩市	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
(代)田口 浩	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 専門官
森下 泰成	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課長
(代)松本 敬三	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課 主任大洋調査官
大井 通博	環境省 水・大気環境局 水環境課長
(代)瀬戸内 大樹	環境省 水・大気環境局 水環境課 海洋環境室 主査
諸貫 秀樹	水産庁 増殖推進部 漁場資源課長
(代)田代 真一	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 海洋保全班 廃棄物係長

&lt;事務局&gt;

事務局氏名	所 属
鏡 信春	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
池寄 哲朗	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部長
原口 啓太郎	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員

2023 年度 海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）

第 3 回委員会 議事概要

公益社団法人 日本海難防止協会

1. 日時：2024 年 1 月 29 日（月）14 時 00 分～15 時 30 分
2. 開催場所：海事センタービル 7 階 会議室（Web 併用）
3. 出席者：添付参照
4. 会次第：
  - (1) 議事
    - ①事業実施計画の変更について
    - ②第 2 回委員会議事概要（案）について
    - ③IMO 第 80 回海洋環境保護委員会（MEPC80）の審議結果について
    - ④IMO 第 11 回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の対処方針について
5. 資料：
  - (1) MP23-III-1 第 3 回委員会 議事次第
  - (2) MP23-III-2 委員名簿
  - (3) MP23-III-3 事業実施計画（変更案）
  - (4) MP23-III-4 第 2 回委員会議事概要（案）
  - (5) MP23-III-5 IMO 第 80 回海洋環境保護委員会（MEPC80）の審議結果
  - (6) MP23-III-6 IMO 第 11 回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の主な論点と対応方針
6. 開会等：

第 3 回委員会の開催にあたり、事務局より配布資料の確認が行われた後、本年度委員会の委員長である東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授の道田豊委員の下、議事が進行された。

## 7. 議事概要：

### (1) 事業実施計画の変更について

資料「MP23-III-3 事業実施計画（変更案）」について事務局より説明が行われ、特段の意見等は挙げられず、承認された。

### (2) 第2回委員会議事概要（案）について

資料「MP23-III-4 第2回委員会議事概要（案）」について事務局より説明が行われ、特段の意見等は挙げられず、承認された。

### (3) IMO 第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）の審議結果について

資料「MP23-III-5 IMO 第80回海洋環境保護委員会（MEPC80）の審議結果」について国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、特段の意見等は挙げられず、承認された。

### (4) IMO 第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の対処方針について

資料「MP23-III-6 IMO 第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の主な論点と対応方針」の「議題4 高融点および/または高粘度の製品のカーゴタンクストリッピング、タンク洗浄作業および予備洗浄手順の有効性を改善するための MARPOL 条約附属書IIの改正」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、特段の意見等は挙げられず、承認された。

同資料の「議題5 水中洗浄に関するガイドラインの作成」について、国土交通省海事局海洋環境政策課 高橋シップリサイクル対策調整官より説明が行われ、意見が挙げられた。

- ①【道田委員長】資料8頁の対応方針（案）について、議論において何らかの数値が出た場合には、その数値がそのままガイダンスに反映される可能性があるため、慎重に議論を進めて頂きたい。

同資料の「議題7 EGCS 排水の水環境への排出に関する条件及び区域を含む規則及びガイドラインの評価及び調和」について、升井委員より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【大森委員】EGCS 排水の地域ベースの規制について、各国の管轄水域とはあくまでも領海のことを示しており、EEZ まで拡大するという解釈には至っていないのか。
- 【升井委員】現時点では各国において EEZ 拡大の具体的な動きがあるわけではないが、微妙な情勢。環境団体からの提案ではグローバル規制が求められており、対象海域には EEZ も含まれることになっている。MEPC80 における欧州提案（文書 MEPC80/5/5）では、  
「a party should regulate … in specific areas within the limits of its

territorial sea」と記載されており、領海内で規制するべきとされているが、EEZについては「… may regulate in other sea areas under its jurisdiction beyond the territorial sea, …」と記載されており、EEZについては微妙な状態になっている。この提案文書に対応する形で日本が提出した提案文書（MEPC80/5/7）では、「A Party … shall consult with any other Parties concerned through the Organization.」と記載している。これは元々、国連海洋法条約においてEEZについては強い権限が認められておらず、国際的に認められた条約で定められた以上のことを実行するには、関係国との協議が必要とされており、その必要性を指摘している。欧州の狙いは、その改正案によって関係国との協議を行わずともEEZでの規制を可能にすることと考えられ、EEZに拡大していきたいという意向は滲み出てきている。

- 【大森委員】承知した。結局のところ、状況によってはEEZも含めてEGCS排水の排出が禁止されるおそれがあり得るものと思料される。そうすると、我々海運業界としては領海内での規制ベースとすることを通して頂きたいと考える。また、グランドファザリングも考慮されるべきである。
- 【道田委員長】細かな文言ではあるが、重要な議論である。対応方針（案）ではEU提案（MEPC80/5/5）の改正案を受け入れても差し支えないと記載されており、これは「各国の判断でなされるべき」という部分が対象であるものと思料されるが、そこにEEZへの展開され得ることが含まれているとすると注意が必要と思料される。
- 【升井委員】注意が必要という点は重々承知している。今回の議論において、万一、グローバルバンが決定されれば、我が国の内航船にも影響が及び、判断の余地無く規制されることになってしまう。まずはその点を最優先に考えて、IMOでの審議に臨みたい。
- 【大森委員】承知した。IMOの議論がどのように転ぶかはわからないが、できる限りご尽力頂きたい。
- 【道田委員長】対応方針（案）に記載されている通り、これまでIMOの議論においてEGCS搭載を認めるルールとしてきた経緯を踏まえて議論して頂ければと思う。

同資料の「議題9 国、特に地方政府及び主要機関がOPRC条約及びOPRC-HNS議定書を実施する際に支援するための、地方レベルの海洋流出事故対策計画を策定するためのベスト・プラクティスをまとめたガイドの作成」について、海上保安庁警備救難部環境防災課 田口専門官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【山地委員】ご説明頂いた対応方針（案）の通り、我が国としては排出油等防除計画等で対応しているが、指針が出来た後に何らかの事件・事故が発生した際には、指針との整合性を国際的に説明する機会が生じる可能性があると思われるため、常に指針の動きに留意することが必要と思われる。
- 【道田委員長】ご指摘頂いた通り、我が国の排出油等防除計画等をより良いものを作成するために、指針との整合性の件も含めて注視して頂きたい。

同資料の「議題 10 北極水域での船舶用燃料としての重油の使用及び運搬のリスク低減のための措置の策定」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

- ①【道田委員長】本ガイドラインは一部が 2024 年 7 月に発効するということなので、今次会合で最終化されるという理解でよろしいか。
- 【海洋政策課 伊藤氏】ご理解の通りである。

同資料の「議題 12 MARPOL 附属書 IV 及び関連ガイドラインの改正」について、国土交通省海事局海洋環境政策課 高橋シップリサイクル対策調整官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【道田委員長】対応方針（案）は問題無いと思われる。我が国にとって無理な方向に進むことがないように議論して頂きたい。

同資料の「議題 13 船舶からの海洋プラスチックごみに対処する行動計画に関するフォローアップ作業」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官および水産庁増殖推進部漁場資源課 大森生態系保全室長より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【道田委員長】昨今の国際的情勢に沿った議論が IMO でも進められることが重要であると思料する。IMO の規制が INC に繋がるよう、今の段階からしっかりと議論して頂きたい。

汚染防止のみを考えれば、偶発的状況を検討しなければならないことは理解できるが、梱包の部分で検討することなのか、十分に議論すべきと思料する。汚染防止のための全体的なシステムを作ることが重要であるため、梱包以外の安全確保を IMO は検討する必要があると思料する。ユネスコの IOC（政府間海洋学委員会）の議長を務めさせて頂いているが、同委員会では科学的見地からプラスチックによる海洋汚染の現状について、科学的事実を蓄積させて議論を進めており、IOC から海洋汚染に関する現状および今後の予想を IMO にも出席している GESAMP（国連の海洋汚染専門家会議）に提供している。それらの情報をもって GESAMP や IMO での議論が進められるものと思料する。

#### (4) その他

次々回 IMO 第 81 回海洋環境保護委員会（MEPC81）が 2024 年 3 月 18 日～22 日に予定されているため、第 4 回委員会は 2024 年 3 月 1 日の開催を予定している旨が事務局より案内された。

## 8. 閉会等：

議事が全て終了し、事務局に進行が返され第 3 回委員会が閉会された。

以上



## 出席者

&lt;委員・関係官庁&gt;

&lt;順不同・敬称略&gt;

出欠	委員氏名	所 属
○	道田 豊	東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授
○	三村 治夫	神戸大学大学院 海事科学研究科 教授
○	山地 哲也	海上保安大学校 海上警察学講座 教授
欠	南 清和	東京海洋大学学術研究院 海事システム工学部門 教授
○	大森 彰	一般社団法人日本船主協会 常務理事
○	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部 担当部長
○	武田 克巳	一般財団法人日本海事協会 材料艤装部 主管
○	升井 峻	一般財団法人日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ 基準ユニット長
Web	寺門 雅史	一般社団法人日本造船工業会 常務理事
欠	三次 亮	全国漁業協同組合連合会 漁政部 次長
○	(代)藤田 真悟	全国漁業協同組合連合会 漁政部 調査役
欠	松本 冬樹	一般社団法人大日本水産会 事業部 部長
○	(代)甲斐 将大	一般社団法人大日本水産会 事業部 海事課 係長
欠	植村 忠之	国土交通省 総合政策局 海洋政策課長
○	(代)伊藤 淳揮	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋政策渉外官
○	(随)望月 泰	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋渉外調査官
Web	(随)中村 梓	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 国際係長
欠	今井 新	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課長
○	(代)高橋 信行	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 シップ・リサイクル対策調整官
欠	指田 徹	国土交通省 海事局 外航課長
Web	(代)中村 幹	国土交通省 海事局 外航課 海運渉外室長
欠	田村 顕洋	国土交通省 海事局 船舶産業課長
欠	鈴木 長之	国土交通省 海事局 検査測度課長
欠	中川 研造	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長
Web	(代)釘田 裕樹	国土交通省 港湾局 海洋・環境課 課長補佐
欠	佐瀬 浩市	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
Web	(代)田口 浩	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 専門官
欠	森下 泰成	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課長
○	(代)松本 敬三	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課 主任大洋調査官
欠	大井 通博	環境省 水・大気環境局 海洋環境課長
Web	(代)瀬戸内 大樹	環境省 水・大気環境局 海洋環境課 海洋環境室 主査
Web	(随)渡邊 均	環境省 水・大気環境局 海洋環境課
Web	(随)北村 徹	日本エヌ・ユー・エス株式会社
Web	(随)藤井 巖	日本エヌ・ユー・エス株式会社
欠	諸貫 秀樹	水産庁 増殖推進部 漁場資源課長
○	(代)大森 亮	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 生態系保全室 室長
○	(随)吉川 千景	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 海洋保全班 課長補佐

&lt;事務局&gt;

出欠	事務局氏名	所 属
○	池田 聡	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部長
○	原口 啓太郎	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員
○	福田 友子	公益社団法人 日本海難防止協会 海上交通研究部 研究員
Web	川合 淳	公益社団法人 日本海難防止協会 ロンドン連絡事務所長

2023 年度 海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）

第 4 回委員会 議事概要

公益社団法人 日本海難防止協会

1. 日時：2024 年 3 月 1 日（金）14 時 00 分～15 時 30 分
2. 開催場所：海事センタービル 7 階 会議室（Web 併用）
3. 出席者：添付参照
4. 会次第：
  - (1) 議事
    - ①第 3 回委員会議事概要（案）について
    - ②IMO 第 11 回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の審議結果について
    - ③IMO 第 81 回海洋環境保護委員会（MEPC81）の対応方針について
5. 資料：
  - (1) MP23-IV-1 第 4 回委員会 議事次第
  - (2) MP23-IV-2 委員名簿
  - (3) MP23-IV-3 第 3 回委員会議事概要（案）
  - (4) MP23-IV-4 IMO 第 11 回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の審議結果
  - (5) MP23-IV-5 IMO 第 81 回海洋環境保護委員会（MEPC81）の主な論点と対応方針
6. 開会等：

第 4 回委員会の開催にあたり、事務局より配布資料の確認および委員の交替の紹介（国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 環境・動力系 環境影響評価研究グループ長が城田氏から浅見氏に交代）が行われた後、本年度委員会の委員長である東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授の道田豊委員の下、議事が進行された。

## 7. 議事概要：

### (1) 第3回委員会議事概要（案）について

資料「MP23-IV-3 第3回委員会議事概要（案）」について事務局より説明が行われ、特段の意見等は挙げられず、承認された。

### (3) IMO 第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の審議結果について

資料「MP23-IV-4 IMO 第11回汚染防止・対応小委員会（PPR11）の審議結果」について国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【道田委員長】第3回委員会でPPR11の対応方針に関する意見交換を行ったが、PPR11の結果は想定通りか。
- 【伊藤海洋政策渉外官】その通りである。

### (4) IMO 第81回海洋環境保護委員会（MEPC81）の対応方針について

資料「MP23-IV-5 IMO 第81回海洋環境保護委員会（MEPC81）の主な論点と対応方針」の「議題3 条約改正の検討と採択」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官および海上保安庁警備救難部環境防災課 田口専門官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【山地委員】今後、MARPOL 条約または SOLAS 条約等が改定された場合、国内法についてはどのように対応するのか。対応の方向性等が決まっていればご教示頂きたい。
- 【田口専門官】今回の SOLAS 条約の改正案は船員法の体系で担保されており、一方で MARPOL 条約議定書 I については海洋汚染等防止法の体系で担保されている。現時点では海事局の船員政策課と改正方針の調整はできていないが、海防法に基づく通報手続きを変更しない選択肢もあるのではないかと考えている。現状、MARPOL 条約議定書 I が改正されたとしても内容が変わることはないため、法律的にテクニカルな部分は変わるかもしれないが、基本的には変わらないという施策を取ることになると思う。具体的な改正については、MSC108 および MEPC81 で採択された段階で海事局と相談しつつ進めたい。

同資料の「議題4 バラスト水中の有害水生生物」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官および国土交通省海事局海洋・環境政策課 羽田専門官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【環境省 瀬戸内主査】資料14頁目の(2) バラスト水管理システム（BWMS）が正常に機能しない水質（CWQ）における船舶のバラスト水管理方法に関するガイダンスの承認に関する対応方針（案）について、「ガイダンスでは「寄港国に要求された場合のみ」と示されるべき」と記載されているが、「示されるべき（Should）」でよろしいか。
- 【伊藤海洋政策渉外官】対応方針に記載の「示されるべき」とは主張することを示して

おり、[ ] 内の表現はそのまま残し、「Incase ～」と記載する趣旨である。

○【環境省 瀬戸内主査】承知した。

同資料の「議題 5・9 大気汚染防止・汚染防止対応（EGCS 関係）」について、国土交通省海事局海洋・環境政策課 羽田専門官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

①【大森委員】第3回委員会でも申し上げた通りだが、EEZについては主管庁の判断によるということであればやむを得ないが、そもそもIMOで使用して良いと決定しておきながら、後出しで使用禁止とされては、海運業界としては非常に困る。IMOには最近そのような傾向が良く見られるように感じている。特にEEZに広がって困るのは、例えば東シナ海や南シナ海である。近海のみを航海する船舶がオープンループ型のEGCSを搭載していた場合、それらの船舶はEGCSを使用することができなくなる。前回は申し上げた通り、過去に搭載して良いと認めたものについてはグランドフェザリングにより不問にして頂きたい。環境団体は本件が決まるまで排出すべきではないと主張しているそうだが、個人的には逆だと考えている。決まるまでは排出して良いというのが、本来の考え方ではなかろうか。その点を考慮して頂き、審議に臨んで頂きたい。

○【羽田専門官】次回PPR12に持ち越されることとなっているが、ご指摘頂いた点を踏まえて審議に臨みたい。

○【道田委員長】IMOとしては作成するガイドラインが標準的なものになってほしいものと思料するが、沿岸国の不利益等に繋がる可能性もあり、苦勞して文書を作成されているのだと思う。時間があれば英文書も確認したい。

同資料の「議題 6 船舶のエネルギー効率」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

①【大森委員】対応方針に異存は無いが、2025年1月1日から燃料強度規制が始まる。まずは2%減から始まるため、特段の問題は無いと思うが、今後バイオ燃料の比率が増すことも考えられる。早急な対応が必要というわけではないが、今後の対応についても検討が必要になってくると思う。

同資料の「議題 8 船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画フォローアップ」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

①【大森委員】マイクロプラスチックについて、数字的、科学的根拠を明確にし、有害であるか否かを確認して頂かなければ困るのではないかと。環境団体は科学的根拠を差し置いて禁止するという傾向に見られるため、その点はいかかなものかと考えている。海の話をする前に陸の話をするべきではないかと思うところもあるが、慎重に議論を進めて頂きたい。

○【道田委員長】上手に議論に参加する必要があると思う。科学的根拠についてはご発言

の通りだが、なかなか根拠が出ずに議論に時間を要することになると思う。したがって、環境に影響の無い範囲でできることを進めるというのが G7 や G20 等にも共通した基本路線ではなかろうか。IMO の議論についても、専門家の集団である GESAMP の意見も踏まえて議論を進めるべきだろう。

同資料の「議題 11 特別海域・排出規制海域 (ECA)・特別敏感海域 (PSSA) の指定・保護」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、特段の意見等は挙げられなかった。

同資料の「議題 15 その他」について、国土交通省総合政策局海洋政策課 伊藤海洋政策渉外官より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【道田委員長】資料 30 頁目の文書 (MEPC81/15) に、他の国際機関との協力として、「持続可能な開発のための国連海洋科学の 10 年 (2021-2030)」が記載されている。これは SDG s 等に海洋分野についても力を入れなければならないという危機感から、UNESCO の IOC (政府間海洋学委員会) が動き始めたものであるが、そこに The decades Advisory Board という世界 15 人の専門家で構成される委員会が開催されているが、そこには IMO を含む国際機関が招聘されている。来月にもバルセロナで大きな会議が開催されるが、IMO 関係の議論がなされる予定となっているため、参考情報として提供させて頂く。

#### (4) その他

次々回 IMO 第 82 回海洋環境保護委員会 (MEPC82) が 2024 年 9 月 30 日～10 月 4 日に予定されているため、次年度第 1 回委員会は 2024 年 9 月上旬頃の開催を予定している旨が事務局より案内された。

## 8. 閉会等：

議事が全て終了し、事務局に進行が返され第 4 回委員会が閉会された。

以上

## 出席者

&lt;委員・関係官庁&gt;

&lt;順不同・敬称略&gt;

出欠	委員氏名	所 属
○	道田 豊	東京大学大気海洋研究所 国際・地域連携研究センター 国際連携研究部門長・教授
Web	三村 治夫	神戸大学大学院 海事科学研究科 教授
○	山地 哲也	海上保安大学校 海上警察学講座 教授
欠	南 清和	東京海洋大学学術研究院 海事システム工学部門 教授
○	大森 彰	一般社団法人日本船主協会 常務理事
欠	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部 担当部長
○	(代)山西泰弘	日本内航海運組合総連合会 海務部 課長代理
欠	武田 克巳	一般財団法人日本海事協会 材料艤装部 主管
○	(代)上村有希	一般財団法人日本海事協会 材料艤装部 技師
○	升井 峻	一般財団法人日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ 基準ユニット長
Web	寺門 雅史	一般社団法人日本造船工業会 常務理事
Web	浅見 光史	国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 環境・動力系 環境影響評価研究グループ長
欠	三次 亮	全国漁業協同組合連合会 漁政部 次長
Web	(代)藤田 真悟	全国漁業協同組合連合会 漁政部 調査役
○	松本 冬樹	一般社団法人大日本水産会 事業部 部長
欠	植村 忠之	国土交通省 総合政策局 海洋政策課長
○	(代)伊藤 淳揮	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋政策渉外官
Web	(随)望月 泰	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋渉外調査官
○	(随)中村 梓	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 国際係長
欠	今井 新	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課長
○	(代)羽田 慎之介	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 専門官
欠	指田 徹	国土交通省 海事局 外航課長
Web	(代)高橋 昌吾	国土交通省 海事局 外航課 外航海運事業調整官
欠	田村 顕洋	国土交通省 海事局 船舶産業課長
欠	鈴木 長之	国土交通省 海事局 検査測度課長
Web	(代)澤田 瞭	国土交通省 海事局 検査測度課 係員
欠	中川 研造	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長
欠	佐瀬 浩市	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
Web	(代)田口 浩	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 専門官
Web	(随)山崎 雄二郎	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 国際係長
欠	森下 泰成	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課長
○	(代)松本 敬三	海上保安庁 海洋情報部 大洋調査課 主任大洋調査官
欠	大井 通博	環境省 水・大気環境局 海洋環境課長
○	(代)瀬戸内 大樹	環境省 水・大気環境局 海洋環境課 海洋環境室 主査
○	(随)北村 徹	日本エヌ・ユー・エス株式会社
○	(随)藤井 巖	日本エヌ・ユー・エス株式会社
欠	諸貴 秀樹	水産庁 増殖推進部 漁場資源課長
Web	(代)吉川 千景	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 海洋保全班 課長補佐

&lt;事務局&gt;

出欠	事務局氏名	所 属
○	佐々木 幸男	公益社団法人 日本海難防止協会 専務理事
○	池田 聡	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部長
○	原口 啓太郎	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員
○	福田 友子	公益社団法人 日本海難防止協会 海上交通研究部 研究員



## < 参考資料 >

- ・ IMO 2023 年会議プログラム
- ・ IMO 2024 年暫定会議プログラム





4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

PROG/131  
19 December 2022

**PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2023**

23 – 27 January	<b>SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION (SDC) – 9th session</b>	<b>IMO</b>
6 – 10 February	<b>SUB-COMMITTEE ON HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING (HTW) – 9th session</b>	<b>IMO</b>
20 – 24 February	<b>IMSO</b>	<b>IMO</b>
27 February – 3 March	<b>SUB-COMMITTEE ON SHIP SYSTEMS AND EQUIPMENT (SSE) – 9th session</b>	<b>IMO</b>
13 – 17 March	<b>FACILITATION COMMITTEE (FAL) – 47th session</b>	<b>IMO</b>
13 – 17 March	<i>46th meeting of the Scientific Group under the London Convention/17th meeting of the Scientific Group under the London Protocol (LC/SG 46) *</i>	<b>Morocco</b>
20 – 24 March	<i>8th meeting of the Expert Group on Data Harmonization *</i>	<b>IMO</b>
20 – 24 March	<i>38th meeting of the Editorial and Technical (E&amp;T) Group (IMDG Code) *</i>	<b>IMO</b>
20 – 24 March	<i>14th meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships – (ISWG-GHG 14) *</i>	<b>IMO</b>
27 – 31 March	<b>LEGAL COMMITTEE (LEG) – 110th session</b>	<b>IMO</b>
17 – 21 April	<i>Joint MSC-LEG-FAL MASS Working Group (MASS-JWG) *</i>	<b>IMO</b>
24 – 28 April	<b>SUB-COMMITTEE ON POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE (PPR) – 10th session</b>	<b>IMO</b>
2 – 5 May	<i>Intersessional Working Group on the Strategic Plan (ISWG-SP) *</i>	<b>IMO</b>
10 – 19 May	<b>SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR) – 10th session</b>	<b>IMO</b>
22 – 26 May	<b>IOPC FUNDS</b>	<b>IMO</b>
31 May – 9 June	<b>MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 107th session</b>	<b>IMO</b>

\* Meeting to be held in English only.

12 – 16 June	<i>Second session of the Intersessional Working Group on Relations with Non-Governmental Organizations (ISWG-NGO 2) *</i>	IMO
26 – 30 June	<i>15th meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships – (ISWG-GHG 15) *</i>	IMO
3 – 7 July	<b>MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 80th session</b>	IMO
17 – 21 July	<b>COUNCIL – 129th session</b>	IMO
31 July – 4 August	<b>SUB-COMMITTEE ON IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS (III) – 9th session</b>	IMO
20 – 29 September	<b>SUB-COMMITTEE ON CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS (CCC) – 9th session</b>	IMO
28 – 29 September	<i>15th meeting of the LP Compliance Group *</i>	IMO
2 – 6 October	<i>39th meeting of the Editorial and Technical (E&amp;T) Group (IMDG Code) *</i>	IMO
2 – 6 October	<b>45th CONSULTATIVE MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON CONVENTION 1972) 18th MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON PROTOCOL 1996)</b>	IMO
9 – 13 October	<i>19th meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters *</i>	IMO
11 – 13 October	<i>7th session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme (JWGMSA 7) *</i>	IMO
16 – 19 October	<b>TECHNICAL COOPERATION COMMITTEE (TC) – 73rd session</b>	IMO
23 – 27 October	<i>9th meeting of the Expert Group on Data Harmonization *</i>	IMO
30 October - 3 November	<i>29th meeting of the Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH)</i>	IMO
6 – 10 November	<i>30th meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue *</i>	Outside IMO HQ
6 – 10 November	IOPC FUNDS	IMO
13 – 17 November	<b>IMSO AC 49</b>	IMO
21 – 24 November	<b>COUNCIL – 130th session</b>	IMO
27 November – 6 December	<b>ASSEMBLY – 33rd session</b>	IMO
7 December	<b>COUNCIL – 131st session</b>	IMO

---

\* Meeting to be held in English only.

**OTHER EVENTS**

1 – 2 February	<b>Orientation seminar for IMO delegates *</b>	<b>IMO</b>
18 May	<b>IMO International Day for Women in Maritime</b>	<b>IMO</b>
25 June	<b>Day of the Seafarer</b>	<b>IMO</b>
28 September	<b>World Maritime Day</b>	<b>IMO</b>

---

---

\* Meeting to be held in English only.

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

PROG/132  
8 December 2023

### PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2024

8 – 12 January	<i>5th session of the Joint FAO/ILO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing and Related Matters</i>	<b>FAO</b>
22 – 26 January	<b>SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION (SDC) – 10th session</b>	<b>IMO</b>
5 – 9 February	<b>SUB-COMMITTEE ON HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING (HTW) – 10th session</b>	<b>IMO</b>
12 – 16 February	<i>Joint ILO/IMO Working Group (JWG) on Guidelines on the Medical Examination of Fishing Vessel Personnel<sup>1</sup></i>	<b>ILO</b>
19 – 23 February	<b>SUB-COMMITTEE ON POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE (PPR) – 11th session</b>	<b>IMO</b>
26 February – 1 March	<i>40th meeting of the Editorial and Technical (E&amp;T) Group (IMSBC Code)<sup>1</sup></i>	<b>IMO</b>
27 – 29 February	<i>2nd meeting of the Joint ILO/IMO Tripartite Working Group (JTWG) to identify and address seafarers' issues and the human element<sup>1</sup></i>	<b>IMO</b>
4 – 8 March	<b>SUB-COMMITTEE ON SHIP SYSTEMS AND EQUIPMENT (SSE) – 10th session</b>	<b>IMO</b>
11 – 15 March	<i>16th meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships - (ISWG-GHG 16)<sup>1</sup></i>	<b>IMO</b>
18 – 22 March	<b>MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 81st session</b>	<b>IMO</b>
8 – 12 April	<b>FACILITATION COMMITTEE (FAL) – 48th session</b>	<b>IMO</b>
15 – 19 April	<i>47th meeting of the Scientific Group under the London Convention/18th meeting of the Scientific Group under the London Protocol (LC/SG 47)<sup>1</sup></i>	<b>IMO</b>
15 – 19 April	<i>10th meeting of the Expert Group on Data Harmonization<sup>1</sup></i>	<b>IMO</b>
22 – 26 April	<b>LEGAL COMMITTEE (LEG) – 11th session</b>	<b>IMO</b>

<sup>1</sup> Meeting to be held in English only.

29 April – 3 May	<b>IOPC FUNDS/HNS WORKSHOP</b>	IMO
8 – 10 May	<i>3rd session of the Joint MSC/LEG/FAL Working Group on MASS<sup>1</sup></i>	IMO
15 - 24 May <sup>2</sup>	<b>MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 108th session</b>	IMO
4 – 13 June	<b>SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR) – 11th session</b>	IMO
17 – 21 June	<i>3rd session of the Intersessional Working Group on Relations with Non-Governmental Organizations (ISWG-NGO 3)<sup>1</sup></i>	IMO
24 – 28 June	<b>TECHNICAL COOPERATION COMMITTEE (TC) – 74th session</b>	IMO
8 – 12 July	<b>COUNCIL – 132nd session</b>	IMO
15 – 18 July	<b>IMSO AC 50</b>	IMO
22 – 26 July	<b>SUB-COMMITTEE ON IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS (III) – 10th session</b>	IMO
16 – 20 September	<b>SUB-COMMITTEE ON CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS (CCC) – 10th session</b>	IMO
23 - 27 September	<i>41st meeting of the Editorial and Technical (E&amp;T) Group (IMSBC Code)<sup>1</sup></i>	IMO
30 September – 4 October	<b>MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 82nd session</b>	IMO
7 – 11 October	<i>20th meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters<sup>1</sup></i>	IMO
7 – 11 October	<i>11th meeting of the Expert Group on Data Harmonization<sup>1</sup></i>	IMO
14 – 18 October	<i>30th meeting of the Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH)<sup>1</sup></i>	IMO
24 - 25 October	<i>16th meeting of the LP Compliance Group<sup>1</sup></i>	IMO
28 October – 1 November	<b>46th CONSULTATIVE MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON CONVENTION 1972) 19th MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON PROTOCOL 1996)</b>	IMO
4 – 8 November	<i>31st meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue<sup>1</sup></i>	Ireland

<sup>1</sup> Meeting to be held in English only.

<sup>2</sup> The celebration of the International Day for Women in Maritime and the 2024 Gender Equality Award ceremony will take place in the afternoon of 17 May 2024.

---

4 – 8 November	<b>IOPC FUNDS</b>	<b>IMO</b>
18 – 22 November	<b>COUNCIL – 133rd session</b>	<b>IMO</b>
2 – 6 December	<b>MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 109th session</b>	<b>IMO</b>
9 – 13 December	<b>IMSO A 29</b>	<b>IMO</b>

**OTHER EVENTS**

17 May	<i>IMO International Day for Women in Maritime and IMO Gender Equality Award ceremony</i>	<b>IMO</b>
25 June	<i>Day of the Seafarer</i>	<b>IMO</b>
23 – 26 September	<i>2nd WMO-IMO Symposium on Extreme Maritime Weather<sup>1</sup></i>	<b>IMO</b>
26 September	<i>World Maritime Day</i>	<b>IMO</b>
20 – 22 October	<i>World Maritime Day Parallel Event</i>	<b>Spain</b>
26 – 27 November	<i>Orientation Seminar for IMO delegates</i>	<b>IMO</b>

公益社団法人 日本海難防止協会

〒105-0001  
東京都渋谷区元代々木町33番8号  
元代々木サンサンビル3階

TEL 03 (5761) 6091

FAX 03 (5761) 6058



Supported by  日本 THE NIPPON  
財団 FOUNDATION