

- ◆ **船舶バラスト水規制管理条約の発効(2017年9月8日)後の円滑な実施に向けた取組**
 - 条約発効後当分の間は、船舶が処理設備を正しく稼働していた場合に、排出されたバラスト水が基準を超過していた場合はPSCで拘留等を行わないこととし、さらにその際のバラスト水の処理方法について、寄港国と協議の上、バラスト水排出を許可するという処理方法が、我が国提案を基に合意された。
 - バラスト水処理設備設置までの義務であるバラスト水交換の実施について、条約で定められた交換海域(陸地より50海里以遠、水深200メートル以上)が航路上に無い場合の条約の解釈について審議が行われ、そういった場合には航路を逸脱してバラスト交換が実施可能な海域を経由することなく、バラスト水排出を許可することとされた。
- ◆ **新造船に対する設計燃費規制(EEDI)の段階的強化**
 - EEDI規制については、2013年から開始され、段階的に強化される一方、2020年以降の規制に関しては、技術開発状況をレビューし、要すればEEDI規制内容を見直すこととなっている(2020年規制はレビュー終了済)。今次会合では、我が国をコーディネータとする通信部会(CG)を設置し、2025年以降の規制(2013年規制より30%削減)のレビューを開始することに合意した。
- ◆ **最低出力ガイドライン**
 - 荒天下において機関出力が不足すると座礁等の危険があるため、船舶に最低限必要な機関出力を要求する暫定ガイドラインが作成されており、さらに我が国と欧州が共同で同ガイドライン改正に向けた検討を進めている。今次会合では、EEDIの2025年規制以降に適用する新たなガイドラインの策定に向け引き続き検討を進めるとともに、それまでの暫定的な措置として現行暫定ガイドラインを2020年以降にも適用延長することに合意した。
- ◆ **燃料消費実績報告制度の実施ガイドラインの採択**
 - 燃料消費実績報告制度の実施に向け、主管庁によるデータ検証ガイドライン及びIMOに設置されるデータベースの管理ガイドラインについて、我が国がコーディネータを務めたメール作業部会(CG)により作成された案を基に審議が行われ、採択された。