

<p style="text-align: center;"><b>Adoption of the convention</b> <b>15 May 2009</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>条約の採択時点</b> <b>(2009年5月15日)</b></p>
<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;"><b>REGULATIONS FOR SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS</b></p> <p><b>CHAPTER 1 – GENERAL PROVISIONS</b></p> <p><b>Regulation 1 – Definitions</b></p> <p>For the purposes of this Annex:</p> <p>1 “Competent person” means a person with suitable qualifications, training, and sufficient knowledge, experience and skill, for the performance of the specific work. Specifically, a Competent person may be a trained worker or a managerial employee capable of recognizing and evaluating occupational hazards, risks, and employee exposure to potentially Hazardous Materials or unsafe conditions in a Ship Recycling Facility, and who is capable of specifying the necessary protection and precautions to be taken to eliminate or reduce those hazards, risks, or exposures. The Competent Authority may define appropriate criteria for the designation of such persons and may determine the duties to be assigned to them.</p> <p>2 “Employer” means a natural or legal person that employs one or more workers engaged in Ship Recycling.</p> <p>3 “Existing ship” means a ship which is not a new ship.</p> <p>4 “New ship” means a ship:</p> <p>.1 for which the building contract is placed on or after the entry into force of this</p>	<p style="text-align: center;">附属書</p> <p style="text-align: center;"><b>安全と環境上適正な船舶のリサイクルのための規則</b></p> <p><b>第1章 総則</b></p> <p><b>規則1 定義</b></p> <p>本附属書の目的のために、</p> <p>1 「有資格者」とは、特定の作業の遂行のために適切な資格、訓練、十分な知識、経験、技能を備えた人物をいう。とりわけ、有資格者は、作業上の危険、リスクを理解し、評価することができる訓練された作業員または管理的地位にある労働者であり、船舶リサイクル施設内で潜在的有害物質や危険な状況にさらされている労働者であり、必要な防護を特定することができ、危害やリスクや被爆をなくす、又は削減することを注意している人物である。所轄官庁は有資格者を指定し、有資格者に課す義務を決定するための適切な基準を定義するものとすることができる。</p> <p>2 「使用者」とは、船舶リサイクルに従事する1人以上の作業員を雇用する自然人または法人をいう。</p> <p>3 「現存船」とは、「新船」でない船舶をいう。</p> <p>4 「新船」とは、以下の船舶をいう。</p> <p>.1 本条約の発効後に建造契約が結ばれる船舶</p>

<p>Convention; or</p> <p>.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after six months after the entry into force of this Convention; or</p> <p>.3 the delivery of which is on or after 30 months after the entry into force of this Convention.</p> <p>5 “New installation” means the installation of systems, equipment, insulation, or other material on a ship after the date on which this Convention enters into force.</p> <p>6 “Safe-for-entry” means a space that meets the following criteria:</p> <p>.1 the oxygen content of the atmosphere and the concentration of flammable vapours are within safe limits;</p> <p>.2 any toxic materials in the atmosphere are within permissible concentrations; and</p> <p>.3 any residues or materials associated with the work authorized by the Competent person will not produce uncontrolled release of toxic materials or an unsafe concentration of flammable vapours under existing atmospheric conditions while maintained as directed.</p> <p>7 Safe-for-hot work means a space that meets the following criteria:</p> <p>.1 a safe, non-explosive condition, including gas-free status, exists for the use of electric arc or gas welding equipment, cutting or burning equipment or other forms of naked flame, as well as heating, grinding, or spark generating operations;</p> <p>.2 Safe-for-entry requirements of regulation 1.6 are met;</p> <p>.3 existing atmospheric conditions will not change as a result of the hot work; and</p>	<p>. 2 建造契約がない場合には、本条約の発効後 6 ヶ月経過した日以降に起工される船舶またはこれと同等の建造段階にある船舶</p> <p>. 3 本条約の発効後 30 ヶ月経過した日以降に引渡しが行われる船舶</p> <p>5 「新規搭載」とは、本条約が発効した日より後にシステム、装備、断熱材又はその他の材料を船上に搭載することをいう。</p> <p>6 「安全な進入区域」とは、以下の要件をすべて満たした空間をいう。</p> <p>. 1 その空間の大気中の酸素含有量と可燃性蒸気の濃度が安全限界内であること</p> <p>. 2 その空間の大気中の有害物質が許容濃度内であること</p> <p>. 3 有資格者によって認められた作業により発生する残渣又は物質は、管理された現状の大気の状態の下で、大気状況が変化しない間、有害物質の制御不可能な放出もしくは可燃性蒸気の不安全な濃度を産出しないこと</p> <p>7 「安全な熱作業区域」とは、以下の要件をすべて満たした空間をいう。</p> <p>. 1 加熱、研磨又は火花発生の作業と同様、電気アーク又はガス溶接装置の使用、切断又は燃焼装置の使用、又は裸火のその他の形式での使用のためのガスフリー状態を含む安全かつ非爆発性状態の確保</p> <p>. 2 規則 1.6「安全な進入区域」の要件が満たされること</p> <p>. 3 大気状態が熱間作業の結果で変化しないこと</p>
---	--

<p>4 all adjacent spaces have been cleaned, or inerted, or treated sufficiently to prevent the start or spread of fire.</p> <p>8 “Shipowner” means the person or persons or company registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons or company owning the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “owner” shall mean such company. This term also includes those who have ownership of the ship for a limited period pending its sale or handing over to a Ship Recycling Facility.</p> <p>9 “Site inspection” means an inspection of the Ship Recycling Facility confirming the condition described by the verified documentation.</p> <p>10 “Statement of Completion” means a confirmatory statement issued by the Ship Recycling Facility that the Ship Recycling has been completed in accordance with this Convention.</p> <p>11 “Tanker” means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I or an NLS tanker as defined in MARPOL Annex II.</p> <p>12 “Worker” means any person who performs work, either regularly or temporarily, in the context of an employment relationship including contractor personnel.</p>	<p>4 すべての隣接する空間が、清掃され又は不活性状態に保たれ、又は火災の発生又は拡散を防ぐために十分に扱われていること</p> <p>8 「船主」とは、船舶の所有者として登録されている者もしくは会社をいい、登録がない場合には船舶を所有している者もしくは会社をいい、またはその他の組織、または管理者といった者、または裸用船の用船主といった船舶の所有者から船舶の運航に対する責任を負うものをいう。ただし、国によって所有され、かつ、当該国によって船舶の運航者として登録されている会社によって運航されている場合、「船主」とは、当該会社をいう。この規定は、船舶リサイクル施設に売却あるいは取り扱いが保留されている期間に限り、所有権を有する者を含む。</p> <p>9 「実地検査」とは、検証された文書によって記述された状態を確認するための船舶リサイクル施設の検査をいう。</p> <p>10 「完了通知書」とは、船舶リサイクル施設によって発行される、船舶リサイクルが本条約に従って完了したことを確認する宣言書のことをいう。</p> <p>11 「タンカー」とは、MARPOL 条約附属書 I で定義されている油タンカーまたは MARPOL 条約附属書 II で定義されている N L S タンカーをいう。</p> <p>12 「作業員」とは、請負業者を含む、雇用関係において、定期的あるいは一時的に作業を行う者をいう。</p>
<p><b>Regulation 2 – General applicability</b></p> <p>Unless expressly provided otherwise, the design, construction, survey, certification, operation and recycling of ships shall be conducted in accordance with the provisions of this Annex.</p>	<p><b>規則 2 一般的適用</b></p> <p>別段の明文化された規定がない限り、船舶の設計、建造、検査、証書、運航及びリサイクルは、本附属書の規定に従って行われるものとする。</p>
<p><b>Regulation 3 – Relationship with other standards, recommendations and</b></p>	<p><b>規則 3 他の基準、勧告及びガイダンスとの関係</b></p>

**guidance**

Parties shall take measures to implement the requirements of the regulations of this Annex, taking into account relevant and applicable standards, recommendations and guidance developed by the International Labour Organization and the relevant and applicable technical standards, recommendations and guidance developed under the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

締約国は、国際労働機関によって作成された、関連があり適用できる基準、勧告及びガイダンス並びに有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約のもとで作成された、関連があり適用できる技術基準、勧告及びガイダンスを考慮して、本附属書の規則要件を満たすための措置を講じなければならない。

<p><b>CHAPTER 2 – REQUIREMENTS FOR SHIPS</b></p> <p><b>Part A – Design, construction, operation and maintenance of ships</b></p> <p><b>Regulation 4 – Controls of ships’ Hazardous Materials</b></p> <p>In accordance with the requirements specified in Appendix 1 to this Convention each Party:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 shall prohibit and/or restrict the installation or use of Hazardous Materials listed in Appendix 1 on ships entitled to fly its flag or operating under its authority; and</li> <li>.2 shall prohibit and/or restrict the installation or use of such materials on ships, whilst in its ports, shipyards, ship repair yards, or offshore terminals,</li> </ul> <p>and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.</p>	<p><b>第 2 章 船舶に対する要件</b></p> <p><b>A 部 船舶の設計建造、運航及び保守</b></p> <p><b>規則 4 船舶の有害物質の規制</b></p> <p>本条約の附録 1 に規定される要件に従い、締約国は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. 1 当該締約国を旗国とするかあるいは当該締約国の権限の下で運航される船舶への附録 1 に示す有害物質の搭載または使用を禁止及び／または制限しなければならない。</li> <li>. 2 港、造船所、修繕所または沖合係留施設にある船舶への有害物質の搭載または使用を禁止及び／または制限しなければならない。</li> </ul> <p>また、締約国は、船舶が要件に適合することを確保するための措置を講じなければならない。</p>
<p><b>Regulation 5 – Inventory of Hazardous Materials</b></p> <p>1 Each new ship shall have on board an Inventory of Hazardous Materials. The Inventory shall be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it taking into account guidelines, including any threshold values and exemptions contained in those guidelines, developed by the Organization. The Inventory of Hazardous Materials shall be specific to each ship and shall at least:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 identify as Part I, Hazardous Materials listed in Appendices 1 and 2 to this Convention and contained in ship’s structure or equipment, their location and approximate quantities; and</li> <li>.2 clarify that the ship complies with regulation 4.</li> </ul> <p>2 Existing ships shall comply as far as practicable with paragraph 1 not later than 5</p>	<p><b>規則 5 有害物質一覧表</b></p> <p>1 新船には、有害物質一覧表が船上に備え付けられなければならない。当該一覧表は、機関が作成する指針（指針に含まれる閾値及び免除を含む）を考慮に入れつつ、主管庁あるいは主管庁によって承認された者または組織によって検証されるものとする。有害物質一覧表は、各船舶に固有で、少なくとも以下の事項を満たしていなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. 1 本条約の附録 1 及び 2 に挙げられている有害物質と船舶の構造または設備に含有される物質、その所在及び概算量を第 I 部として特定すること</li> <li>. 2 当該船舶が規則 4 に適合することを明示すること</li> </ul> <p>2 現存船は、本条約が発効して遅くとも 5 年以内に、それ以前にリサイ</p>

<p>years after the entry into force of this Convention, or before going for recycling if this is earlier, taking into account the guidelines developed by the Organization and the Organization's Harmonized System of Survey and Certification. The Hazardous Materials listed in Appendix 1, at least, shall be identified when the Inventory is developed. For existing ships a plan shall be prepared describing the visual/sampling check by which the Inventory of Hazardous Materials is developed, taking into account the guidelines developed by the Organization.</p> <p>3 Part I of the Inventory of Hazardous Materials shall be properly maintained and updated throughout the operational life of the ship, reflecting new installations containing Hazardous Materials listed in Appendix 2 and relevant changes in ship structure and equipment, taking into account the guidelines developed by the Organization.</p> <p>4 Prior to recycling the Inventory shall, in addition to the properly maintained and updated Part I, incorporate Part II for operationally generated wastes and Part III for stores, and be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization.</p>	<p>クルを行う場合にはリサイクルの前に、機関による調和した検査と証書のシステム及び機関が作成する指針を考慮しながら、できる限り本規則第1項に適合させなければならない。少なくとも附録1に挙げられている有害物質は、インベントリが作成されたときに明示されていなければならない。現存船には、機関が作成する指針を考慮しながら、有害物質一覧表を作成する際の目視／サンプリングチェックを記述した計画が準備されなければならない。</p> <p>3 有害物質一覧表の第I部は、機関が作成する指針を考慮しながら、船舶の運航期間を通じて、附録2に記載されている有害物質を含む新規搭載及び船舶の構造や設備の関連する変更を反映することにより、適切に維持及び更新されなければならない。</p> <p>4 リサイクルに先立ち、有害物質一覧表には、適切に維持・更新された第I部に加え、機関が作成する指針を考慮しながら、第II部（運航中に発生する廃棄物）及び第III部（貯蔵品）が作成され、主管庁や主管庁に承認された者または組織による検査を受けなければならない。</p>
<p><b>Regulation 6 – Procedure for proposing amendments to Appendices 1 and 2</b></p> <p>1 Any Party may propose an amendment to Appendix 1 and/or Appendix 2 in accordance with this regulation. The proposed amendment shall be considered within the Organization under Article 18 paragraph 2 and this regulation.</p> <p>2 When the Organization receives a proposal, it shall also bring the proposal to the attention of the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.</p> <p>3 The Committee shall establish a technical group in accordance with regulation 7 to review proposals submitted in accordance with paragraph 1 of this regulation.</p> <p>4 The technical group shall review the proposal along with any additional data,</p>	<p><b>規則6 附録1及び2の改正提案の手続き</b></p> <p>1 締約国は、本規則に従って、附録1または附録2の改正を提案することができる。改正提案は、第18条第2項及び本規則のもと機関において審議されなければならない。</p> <p>2 機関が提案を受けたときは、国連とその特別機関、機関との合意のある多政府機関及び協議ステータスのある非政府組織に対しても、同提案書に注目を引き付け、提案書を提供できるようにしなければならない。</p> <p>3 委員会は、本規則第1項にしたがって提出された提案を検討するために、規則7にしたがって技術部会を設置しなければならない。</p> <p>4 技術部会は、他の国際機関によって採択された物質や有害物質のリス</p>

including decisions adopted by other international bodies regarding their lists of materials or hazardous substances, submitted by any interested entity, and shall evaluate and report to the Committee whether the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment such that the amendment of Appendix 1 or Appendix 2 is warranted. In this regard:

.1 The technical group's review shall include:

- .1.1 an evaluation of the association between the Hazardous Material in question and the likelihood, in the context of this Convention, that it will lead to significant adverse effects on human health or the environment based on the submitted data or other relevant data brought to the attention of the group;
- .1.2 an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;
- .1.3 consideration of available information on the technical feasibility of control measures;
- .1.4 consideration of available information on other effects arising from the introduction of such control measures relating to:
  - the environment;
  - human health and safety including that of seafarers and workers; and
  - the cost to international shipping and other relevant sectors.
- .1.5 consideration of the availability of suitable alternatives to the Hazardous Material to be controlled, including a consideration of the potential risks of alternatives;
- .1.6 consideration of the risks posed by the Hazardous Material during the

トに関する決定を含む追加的データも含めて、当該提案を検討する。技術部会は、当該有害物質が、附録 1 又は附録 2 の改正が保証する人間の健康や環境に対して本条約の体系の中で、重大な悪影響につながりうるかどうかを評価し、委員会へ報告を行わなければならない。これに関して、

. 1 技術部会の検討には、次の事項を含める。

- . 1.1 技術部会の注意を引くように提出されたデータ及びその他の関連データに基づいた、当該有害物質と本条約の体系において、人間の健康または環境に重大な悪影響を及ぼする可能性との間の相関性についての評価
- . 1.2 提案された管理方法その他技術部会が検討する規制措置によって潜在的な危険が減少することについての評価
- . 1.3 規制措置の技術的実行可能性に関する利用可能な情報についての検討
- . 1.4 以下に関する規制措置の導入により生ずる、その他の影響に関する利用可能な情報についての検討
  - 環境
  - 船員及び作業者を含む人間の健康及び安全
  - 国際海運その他関連部門に与えるコスト
- 1.5 規制されることとなる有害物質の適切な代替物質の入手可能性及び当該代替物の潜在的リスクに関する検討
- 1.6 リサイクル過程において有害物質から発生するリスクの

recycling process; and

.1.7 consideration of suitable threshold values and any useful or necessary exemptions.

.2 If the technical group finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent the group from proceeding with an evaluation of the proposal.

.3 The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph .1, except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraphs .1.2 to .1.7 if it determines after the evaluation in subparagraph .1.1 that the proposal does not warrant further consideration.

.4 The technical group's report shall include, inter alia, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the Hazardous Material in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

5 The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Appendix 1 or Appendix 2, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. Any proposed amendment shall specify the application of the amendment for ships certified in accordance with this Convention before the entry into force of the amendment. If the report finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision from being taken to list a Hazardous Material in Appendix 1 or Appendix 2. A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular Hazardous Material if new information comes to light.

## 検討

### 1.7 適切な閾値と所要の除外規定の検討

. 2 技術部会は、当該有害物質が、本条約の体系において、人間の健康及び環境に重大な悪影響を及ぼすおそれがある場合、完全な科学的確実性が欠如していることを理由として、提案を評価する手続きを中止することはできない。

. 3 技術部会の報告は、書面によるものとし、第1号に規定する評価及び検討をそれぞれ考慮する。ただし、技術部会が、1.1項に規定する評価の後に提案を更に検討する必要はないと決定し、1.2項から1.7項までに規定する評価と検討を進めないと決定したときは、この限りでない。

. 4 技術部会の報告には、特に、本条約に基づく国際的な規制が、当該有害物質にとって必要か否か、包括的な提案で示された特定の規制措置が適当であるか否か、もしくはより適切と考えられるその他の規制措置についての勧告を含める。

5 委員会は、適切な場合、技術部会の報告を考慮して、附録1又は附録2を改正するための提案及びその修正を承認するか否かを決定する。改正が発効する前に、改正案は、本条約にしたがって検査された船舶に対する改正の適用方法を特定しなければならない。報告により、本条約の体系において、当該有害物質が人間の健康と環境に重大な悪影響を及ぼすおそれがあると判明した場合、完全な科学的確実性が欠如していることを理由として、附録1または附録2の有害物質リストに加えることをやめることはできない。提案を承認しないとの決定は、新たな情報が明らかとなった場合において、特定の有害物質に関する新たな提案を将来提出することを妨げるものではない。

## Regulation 7 – Technical Groups

1 The Committee may establish one or more technical groups pursuant to regulation 6 as needed. The technical group may comprise representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories with expertise in environmental fate and effects of substances, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, shipbuilding, international shipping, occupational health and safety or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a proposal.

2 The Committee shall decide on the terms of reference, organization, participation and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.

3 Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to regulation 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

## 規則 7 技術部会

1 委員会は、必要に応じて、規則 6 に従って 1 つ以上の技術部会を設置する。技術部会は、締約国の代表、機関の加盟国、国連とその特別機関、機関との合意のある多政府機関及び協議ステータスのある非政府組織から成ることができる。非政府組織には、提案の技術的な利点を客観的に評価するために必要となる毒物学的影響、海洋生物、人間の健康、経済分析、危機管理、造船、国際航海、作業場の健康と安全性に与える物質の環境運命と影響及び他の専門分野について専門的知識を持った機関または研究所の代表者をなるべく含めるものとする。

2 委員会は、技術部会の権限、組織、参加及び運営について決定しなければならない。この権限に関しては、提出される機密情報の保護についても定める。技術部会は、必要に応じ会合を開催することができるが、書面もしくは電子的手段による通信またはその他の適当な方法により作業を行うよう努める。

3 締約国の代表のみが、規則 6 にしたがって、委員会に対する勧告の作成に関与することができる。技術部会は、締約国の代表の間で全会一致を得るよう努める。全会一致が不可能である場合には、技術部会は、締約国の代表の少数意見を報告する。

## Part B – Preparation for Ship Recycling

### Regulation 8 – General requirements

Ships destined to be recycled shall:

.1 only be recycled at Ship Recycling Facilities that are:

.1 authorized in accordance with this Convention; and

.2 fully authorized to undertake all the ship recycling which the Ship Recycling Plan specifies to be conducted by the identified Ship Recycling Facility(ies);

.2 conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board;

.3 in the case of a tanker, arrive at the Ship Recycling Facility with cargo tanks and pump room(s) in a condition that is ready for certification as Safe-for-entry, or Safe-for-hot work, or both, according to national laws, regulations and policies of the Party under whose jurisdiction the Ship Recycling Facility operates;

.4 provide to the Ship Recycling Facility all available information relating to the ship for the development of the Ship Recycling Plan required by regulation 9;

.5 complete the Inventory required by regulation 5; and

.6 be certified as ready for recycling by the Administration or organization recognized by it, prior to any recycling activity taking place.

## B部 船舶リサイクルのための準備

### 規則8 一般的要件

リサイクルされようとする船舶は、

. 1 以下の船舶リサイクル施設のみでリサイクルされなければならない

. 1 本条約に従って承認されていること、かつ

. 2 船舶リサイクル計画が、特定された船舶リサイクル施設によって船舶リサイクルが実施されると明記する全ての船舶のリサイクルを受け持つことを承認されていること

. 2 貨物残留物、燃料残留油及び船内に残っている廃棄物の量を最小化するために、船舶リサイクル施設に入る前の期間の船舶運航を管理しなければならない

. 3 タンカーの場合、船舶リサイクル施設を運営する締約国の国内法、規則及び政策に従い、貨物タンクとポンプ室が安全な進入区域または安全な熱作業区域、又はその両方を証明できる状況で船舶リサイクル施設に到着しなければならない。

. 4 規則9で求められる船舶リサイクル計画の作成のため、船舶に関する入手可能な全ての情報を船舶リサイクル施設に提供しなければならない

. 5 規則5で求められる有害物質一覧表を完成させなければならない

. 6 全てのリサイクル活動が行われる前に、主管庁または主管庁によって承認された組織によって、リサイクル準備完了を示す証明がさ

<p><b>Regulation 9 – Ship Recycling Plan</b></p> <p>A ship-specific Ship Recycling Plan shall be developed by the Ship Recycling Facility(ies) prior to any recycling of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Ship Recycling Plan shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 be developed taking into account information provided by the shipowner;</li> <li>.2 be developed in the language accepted by the Party authorizing the Ship Recycling Facility, and if the language used is not English, French or Spanish, the Ship Recycling Plan shall be translated into one of these languages, except where the Administration is satisfied that this is not necessary;</li> <li>.3 include information concerning inter alia, the establishment, maintenance, and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions and how the type and amount of materials including those identified in the Inventory of Hazardous Materials will be managed;</li> <li>.4 in accordance with the declaration deposited pursuant to Article 16.6, be either explicitly or tacitly approved by the Competent Authority authorizing the Ship Recycling Facility. The Competent Authority shall send written acknowledgement of receipt of the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within three (3) working days of its receipt in accordance with regulation 24. Thereafter: <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 where a Party requires explicit approval of the Ship Recycling Plan, the Competent Authority shall send written notification of its decision to approve or deny the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration; and</li> <li>.2 where a Party requires tacit approval of the Ship Recycling Plan, the acknowledgment of receipt shall specify the end date of a 14-day review</li> </ul> </li> </ul>	<p>れていなければならない。</p> <p><b>規則 9 船舶リサイクル計画</b></p> <p>個船ごとに固有の船舶リサイクル計画は、機関が作成する指針を考慮しつつ、船舶のリサイクル前に船舶リサイクル施設によって作成されるものとする。リサイクル計画は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. 1 船主によって提供される情報を考慮して、作成されなければならない。</li> <li>. 2 船舶リサイクル施設を承認した締約国が了承した言語によって作成されるものとする。また、当該言語が英語、フランス語またはスペイン語のいずれでもない場合は、主管庁が翻訳を必要ないとした場合を除いて、船舶リサイクル計画は、これらの言語のいずれかに翻訳されなければならない。</li> <li>. 3 特に、安全な進入区域と安全な熱作業区域の状態の構築、保持及び監督及び有害物質一覧表において特定される物質の種類及び量がどう管理されるかに関する情報を含まなければならない。</li> <li>. 4 締約国が第 16 条第 6 項に基づく宣言に従って、船舶リサイクル施設を承認した所轄官庁によりエキスプリシット方式またはタシット方式のどちらかで承認されなければならない。所轄官庁は、規則 24 に従って、船舶リサイクル計画を受領した 3 営業日以内に船舶リサイクル施設、船主及び主管庁に船舶リサイクル計画の受領書を送付しなければならない。従って： <ul style="list-style-type: none"> <li>. 1 締約国が船舶リサイクル計画のエキスプリシット方式での承認を要求する場合、所轄官庁は、船舶リサイクル施設、船主及び主管庁へ船舶リサイクル計画を承認または拒否の決定について文書によって通知しなければならない。かつ、</li> <li>. 2 締約国が船舶リサイクル計画のタシット方式での承認を要求する場合、受領書は、14 日の再検討期間の〆切日を特定しなければ</li> </ul> </li> </ul>
---	---

<p>period. The Competent Authority shall notify any written objection to the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within this 14-day review period. Where no such written objection has been notified, the Ship Recycling Plan shall be deemed to be approved.</p> <p>.5 once approved in accordance with paragraph .4, be made available for inspection by the Administration, or any nominated surveyors or organization recognized by it; and</p> <p>.6 where more than one Ship Recycling Facility is used, identify the Ship Recycling Facilities to be used and specify the recycling activities and the order in which they occur at each authorized Ship Recycling Facility.</p>	<p>らない。所轄官庁は、この14日以内に船舶リサイクル施設、船主及び主管庁へ船舶リサイクル計画の不服申し立てを文書で通知しなければならない。この文書による不服申し立てがない場合、船舶リサイクル計画は承認されたとみなされなければならない。</p> <p>. 5 第4項に従って一度承認された場合、主管庁又は指定検査員又は主管庁によって承認された機関による検査に有効でなければならない。</p> <p>. 6 一つ以上の船舶リサイクル施設が使用される場合、使用される船舶リサイクル施設を識別し、どの承認された船舶リサイクル施設で生じるリサイクル活動や手順も明らかにしなければならない。</p>
<p><b>Part C – Surveys and certification</b></p> <p><b>Regulation 10 – Surveys</b></p> <p>1 Ships to which this Convention applies shall be subject to the surveys specified below:</p> <p>.1 an initial survey before the ship is put in service, or before the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials is issued. This survey shall verify that Part I of the Inventory required by regulation 5 is in accordance with the requirements of this Convention;</p> <p>.2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years. This survey shall verify that Part I of the Inventory of Hazardous Materials required by regulation 5 complies with the requirements of this Convention;</p> <p>.3 an additional survey, either general or partial, according to the circumstances, may be made at the request of the shipowner after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements</p>	<p><b>第C部 検査と証明</b></p> <p><b>規則10 検査</b></p> <p>1 本条約が適用される船舶は、以下において特定される検査を受けなければならない。</p> <p>. 1 船舶の就航前または有害物質一覧表に関する国際証書が発行される前に行われる最初の検査。本検査は、規則5により要求される当該一覧表第I部が、本条約の要件に適合していることを確認する。</p> <p>. 2 主管庁の定める5年を超えない間隔で行われる更新検査。この検査は、規則5により要求される有害物質一覧表の第I部が、本条約の要件に適合していることを確認する。</p> <p>. 3 追加検査は、状況に応じて全体または一部を対象とするものであるが、構造、設備、システム、装備、配置または材料の変更、交換、大規模な修理の後に、船主の要求により、実施される。本検査は、</p>

and material. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been made in the way that the ship continues to comply with the requirements of this Convention, and that Part I of the Inventory is amended as necessary; and

.4 a final survey prior to the ship being taken out of service and before the recycling of the ship has started. This survey shall verify:

.1 that the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 is in accordance with the requirements of this Convention taking into account the guidelines developed by the Organization;

.2 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and

.3 that the Ship Recycling Facility(ies) where the ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with this Convention.

2 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 2 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to:

.1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and

.2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities

そのような改造、交換または大規模な修理が、船舶が引き続き本条約の要件に適合するようになされていること、また一覧表の第 I 部が必要に応じて改定されていることを確認する。

. 4 船舶が運航を終え、船舶のリサイクルが開始される前の最終検査。

. 1 本検査は、規則 5.4 によって要求される有害物質一覧表が本条約の要件に従っていることを、機関が作成する指針を考慮にしれつつ確認しなければならない。

. 2 本検査は、規則 9 によって要求される船舶リサイクル計画が適切に規則 5.4 によって要求される有害物質一覧表に含まれる情報を反映しているとともに、安全な進入区域及び安全な熱作業区域の状態の構築、保持及び観測に関する情報を含むことを確認しなければならない。

. 3 本検査は、その船舶がリサイクルされる船舶リサイクル施設が本条約に従った有効な承認を有していることを確認しなければならない。

2 本条約の実効性確保のための船舶の検査は、機関が作成する指針を考慮しながら、主管庁の職員によって実施されなければならない。ただし、主管庁は、検査を当該目的のために指定された検査員または主管庁が承認する組織に委任することができる。

3 第 2 項の規定により検査を行う検査員を指名し、または団体を認定する主管庁は、指名された検査員または認定された団体に対し、少なくとも次のことを行う権限を与えなければならない。

. 1 検査する船舶が本条約の規定に適合することを求めること

. 2 締約国である寄港国の適切な当局が求めた場合に、検査を実施す

<p>of a port State that is a Party.</p> <p>4 In every case, the Administration concerned shall be responsible to ensure the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.</p> <p>5 The initial and renewal surveys should be harmonized with the surveys required by other applicable statutory instruments of the Organization.</p>	<p>ること</p> <p>4 いかなる場合でも、関係する主管庁は、検査の完全性と効率性を全面的に保証し、また、この義務を果たすために必要な措置を確保することを保証する。</p> <p>5 初回検査と更新検査は、他の適用可能な機関の法令によって要求される検査と整合をとらなければならない。</p>
<p><b>Regulation 11 – Issuance and endorsement of certificates</b></p> <p>1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an initial or renewal survey conducted in accordance with regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, except for existing ships for which both an initial survey and a final survey are conducted at the same time, taking into account the guidelines developed by the Organization.</p> <p>2 The International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under paragraph 1, at the request of the shipowner, shall be endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an additional survey conducted in accordance with regulation 10.</p> <p>3 Notwithstanding regulation 14.2 and the requirements of regulation 10.1.2, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.</p> <p>4 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.</p> <p>5 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry</p>	<p><b>規則 11 証書の発行及び裏書き</b></p> <p>1 有害物質一覧表に関する国際証書は、規則 10 にしたがって行われる初回検査または更新検査の終了後、初回検査と最終検査が同時に行われる現存船を除いた、規則 10 が適用される全ての船舶に対して、機関が作成する指針を考慮しながら、主管庁または主管庁により承認された者もしくは組織によって発行されなければならない。</p> <p>2 第 1 項により発行された有害物質一覧表に関する国際証書は、船主の要求に応じて、規則 10 にしたがって行われる追加検査の終了後、主管庁または主管庁により承認された者もしくは組織によって、裏書きすること。</p> <p>3 規則 14.2 及び規則 10.1.2 の要件に関わらず、更新検査が現在の証書の有効期限日の前 3 ヶ月から有効期限日までに完了したときは、新たな証書は、更新検査の完了の日から現在の証書の有効期限から 5 年を超えない日まで有効である。</p> <p>4 更新検査が現在の証書の有効期限を過ぎて終了したときは、新たな証書は、更新検査の完了の日から現在の証書の有効期限から 5 年を超えない日まで有効である。</p> <p>5 更新検査が現在の証書の有効期限より 3 ヶ月以上前に終了したとき</p>

date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

6 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in regulation 10.1.2.

7 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

8 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

9 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

10 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 4, 8 or 9 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of

は、新たな証書は、更新検査の完了の日から5年間有効である。

6 証書の発行間隔が5年を切ったときは、主管庁は証書の有効期限を、規則10.1.2に特定される最大の期間を超えない日まで延長することができる。

7 現在の証書の有効期限の前に更新検査が終了したものの、新たな証書が発給されないあるいは船内に常備されないときは、主管庁によって承認された者または組織は現在の証書に裏書きすることができ、その証書は有効期限から5ヶ月を超えない範囲で有効とみなすことができる。

8 証書の有効期限が切れたときに、検査を受ける予定の港に寄港していない船舶は、主管庁は証書の有効期限を延長することができる。ただし、この延長は、船舶が検査を受ける予定の港への航海を終えることを目的とする場合かつそれが正当で合理的であると思われる場合にのみ認められるものである。しかしながら、どの証書も3ヶ月を超えて延長してはならず、延長が認められた船舶は、検査を受ける予定の港に到着した際、その延長を理由として、証書に新しい裏書きを受けずにその港を出発する資格を得てはならない。更新検査が終了したときは、新たな証書は、延長が認められる前の証書の有効期限から5年を超えない日まで有効である。

9 本条の前述の規定による延長を受けていない短い航海に従事する船舶に対して発行される証書は、証書に特定された有効期日から1ヶ月を上限として、主管庁から延長を受けることができる。更新検査が終了した際、新たな証書は、延長が認められる前の証書に特定されていた有効期日から5年を超えない範囲で有効となる。

10 主管庁によって決定される特別な状況下においては、新たな証書は本規則の第4項、第8項及び第9項により要求される期日の特定をしなくてもよい。この特別な状況下においては、新たな証書は更新検査の終了日から5年を超えない範囲で有効である。

<p>completion of the renewal survey.</p> <p>11 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it, after successful completion of a final survey in accordance with the provisions of regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, taking into account the authorization of the Ship Recycling Facility and the guidelines developed by the Organization.</p> <p>12 A certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a certificate issued by them. Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.</p>	<p>11 リサイクル準備国際証書は、規則 10 の規定による最終検査の正常な終了後に、主管庁または主管庁により承認された者もしくは組織によって、船舶リサイクル施設の承認及び機関が作成する指針を考慮しながら、規則 10 が適用される全ての船舶に対して発行される。</p> <p>12 締約国の当局によって発行される証書は、その他の締約国に受け入れられ、本条約で取り扱われる全ての目的に対し、その他の締約国によって交付された証書と同等の効力があるものとみなされる。証書は、主管庁または主管庁によって正当に承認された者または組織によって発行または裏書きされる。いかなる場合でも主管庁が証書について全ての責任を有する。</p>
<p><b>Regulation 12 – Issuance or endorsement of a certificate by another Party</b></p> <p>1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.</p> <p>2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.</p> <p>3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued by the Administration.</p> <p>4 No certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.</p>	<p><b>規則 12 他の締約国による証書の発行または裏書き</b></p> <p>1 主管庁の要請があった場合、その他の締約国は船舶を検査することができ、本条約の規定に適合していることを確信した場合には、本附属書に従って、証書を発給もしくは証書の発給を承認しなければならない。また必要に応じ、船内の当該証書を裏書きするか、または当該裏書きを承認しなければならない。</p> <p>2 当該証書の写し及び検査報告書の写しは、当該要請主管庁に対し、可及的速やかに送付しなければならない。</p> <p>3 このようにして発給された証書は、当該主管庁の要請で発給されたという趣旨の記述を含まなければならない。また、当該主管庁により発給された証書と同様の効力を持ち、かつ、同様の承認を得たものとみなさなくてはならない。</p> <p>4 非締約国を旗国とする船舶に対しては、証書を発給してはならない。</p>

### Regulation 13 – Form of the certificates

The certificates shall be drawn up in an official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendices 3 and 4. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages. The Administration may, however, issue the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials drawn up only in an official language of the issuing Party to ships not engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to this Convention and the International Ready for Recycling Certificate drawn up only in an official language of the issuing Party to ships recycled in Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of the issuing Party.

### 規則 13 証書の様式

当該証書は、発給国の公用語で、附録 3 及び附録 4 に記載されている様式により作成しなければならない。当該公用語が英語、仏語またはスペイン語のいずれでもない場合、これらのうち一つの言語による翻訳を含まなければならない。ただし、主管庁は、本条約の他の締約国の管轄下にある港や沖合係留施設への航海に従事しない船舶には、発行国の公用語のみで記述された有害物質一覧表に関する国際証書を発行することができる。また、主管庁は、発行国の管轄下の船舶リサイクル施設でリサイクルされる船舶には、発行国の公用語のみで記述されたりサイクル準備国際証書を発行することができる。

### Regulation 14 – Duration and validity of the certificates

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate, including where Part I of the Inventory of Hazardous Materials is not properly maintained and updated, reflecting changes in ship structure and equipment, in accordance with the guidelines developed by the Organization;
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Party issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;
- .3 if the renewal survey is not completed within the periods specified under regulations 10.1 and 11; or

### 規則 14 証書の有効期間及び有効性

1 規則 11 または 12 の下に発行される有害物質一覧表に関する国際証書は、以下のいかなる場合にも効力を失うものとする。

- . 1 船舶の状態が、証書のいずれかの記述と大幅に整合性がとれていない場合。機関が作成する指針を考慮しながら、有害物質一覧表の第 I 部が適切に維持されていなかったり、船舶の構造や設備における変更を考慮して更新されていなかったりした場合を含む。
- . 2 船籍を転籍した場合。新たな証書については、新たな証書を発給する締約国が、当該船舶について、規則 10 の要件に適合しているものと十分に満足した場合にのみ発行される。締約国間での転籍の場合、船舶の転籍が実施された 3 ヶ月以内に要請があった場合には、前船籍の締約国は、可及的速やかに、当該船舶が転籍前に保持していた証書の写しを、また可能であれば、関連検査報告書の写しについても、現船籍の主管庁に伝達しなければならない。
- . 3 規則 10.1 及び規則 11 により特定される期間内に、関係する更新検査が完了しなかった場合

<p>.4 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 11 or 12.</p> <p>2 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.</p> <p>3 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed three months.</p> <p>4 An International Ready for Recycling Certificate issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate.</p> <p>5 The International Ready for Recycling Certificate may be extended by the Administration or by any person or organization authorized by it for a single point to point voyage to the Ship Recycling Facility.</p>	<p>. 4 証書が規則 11 または規則 12 に従って裏書きされていない場合</p> <p>2 有害物質一覧表に関する国際証書は、主管庁によって特定された5年を超えない期間内に発行されるものとする。</p> <p>3 リサイクル準備国際証書は、主管庁によって特定された3ヶ月を超えない期間内に発行されるものとする。</p> <p>4 規則 11 または規則 12 にしたがって発行されるリサイクル準備国際証書は、船舶の状態が証書の記述と大幅に整合性がとれていない場合、効力を失う。</p> <p>5 リサイクル準備国際証書は、船舶リサイクル施設への単独航海のためであれば、主管庁又主管庁によって承認された人もしくは機関によって延長されることができる。</p>
---	---

## CHAPTER 3 – REQUIREMENTS FOR SHIP RECYCLING FACILITIES

### Regulation 15 – Controls on Ship Recycling Facilities

1 Each Party shall establish legislation, regulations, and standards that are necessary to ensure that Ship Recycling Facilities are designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the regulations of this Convention.

2 Each Party shall establish a mechanism for authorizing Ship Recycling Facilities with appropriate conditions to ensure that such Ship Recycling Facilities meet the requirements of this Convention.

3 Each Party shall establish a mechanism for ensuring that Ship Recycling Facilities comply with the requirements of this chapter including the establishment and effective use of inspection, monitoring and enforcement provisions, including powers of entry and sampling. Such a mechanism may include an audit scheme to be carried out by the Competent Authority(ies) or an organization recognized by the Party, taking into account guidelines developed by the Organization, and the results of these audits should be communicated to the Organization.

4 Each Party shall designate one or more Competent Authorities and the single contact point to be used by the Organization, Parties to this Convention and other interested entities, for matters related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party.

### Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities

1 Ship Recycling Facilities which recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4, shall be authorized by a Party taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The authorization shall be carried out by the Competent Authority(ies) and shall

## 第3章 船舶リサイクル施設のための要件

### 規則15 船舶リサイクル施設の管理

1 締約国は、船舶リサイクル施設が、本条約の規定に従って安全と環境上適正な方法により、設計され、建設され、運営されることを確保するために必要な法令、規則及び標準を確立しなければならない。

2 締約国は、船舶リサイクル施設が、本条約の要件を満たすことを確保するために、適切な条件のもと船舶リサイクル施設を承認する制度を確立しなければならない。

3 締約国は、船舶リサイクル施設が、立ち入り及びサンプリングの権限を含む、検査、監視及び強制要件の確立及び効果的な活用を含むこの章の要件に適合することを確保するための制度を確立しなければならない。そのような制度には、所轄官庁または締約国により承認された機関によって実施される監査スキームを含んでもよい。この監査は機関が作成する指針を考慮して行われ、この監査の結果は機関に通報されなければならない。

4 締約国は、当該締約国の管轄下で運営される船舶リサイクル施設に関わる事案のために、1つ以上の所轄官庁及び機関及び関連団体ならびに本条約の締約国が連絡をとる際の連絡先を1つ指定しなければならない。

### 規則16 船舶リサイクル施設の承認

1 本条約が適用される船舶もしくは第3条4に従い、それと同様に扱われる船舶をリサイクルする船舶リサイクル施設は、機関が作成する指針を考慮しながら、締約国による承認を受けなければならない。

2 承認は、所轄官庁によって実施され、本条約で要求される文書の確認

<p>include verification of documentation required by this Convention and a site inspection. The Competent Authority(ies) may however entrust the authorization of Ship Recycling Facilities to organizations recognized by it.</p> <p>3 The Party shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations, for circulation to Parties. In every case, the Competent Authority(ies) retains full responsibility for the authorization issued.</p> <p>4 The authorization shall be drawn up in the form set forth in Appendix 5. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.</p> <p>5 The authorization shall be valid for a period specified by the Party but not exceeding five years. The Party shall identify the terms for which the authorization will be issued, withdrawn, suspended, amended and renewed, and communicate these terms to the Ship Recycling Facilities. If a Ship Recycling Facility refuses inspection by the Competent Authority(ies) or the recognized organization operating on its/their behalf, the authorization shall be suspended or withdrawn.</p> <p>6 If incidents or actions taken at the Ship Recycling Facility have the effect that the conditions for the authorization are no longer fulfilled, the Ship Recycling Facility shall inform the Competent Authority(ies). The Competent Authority(ies) may accordingly decide to suspend or withdraw the authorization, or require corrective actions by the Ship Recycling Facility.</p>	<p>及び実地検査を含まなければならない。ただし、所轄官庁は船舶リサイクル施設の承認を、当該所轄官庁によって承認された機関に委任することができる。</p> <p>3 締約国は、当該承認機関へ付与した権限に関する特定の責任と条件を、他の締約国へ回章するために、機関に通知しなくてはならない。いなか る場合でも、所轄官庁は与えた承認に関する全ての責任を負う。</p> <p>4 承認は、附録5に掲げられた書式によってなされなければならない。 当該言語が英語、仏語またはスペイン語のいずれでもない場合、これら の1言語による翻訳を含まなければならない。</p> <p>5 承認は、締約国によって特定された、5年を超えない期間有効とする。 締約国は、承認の発行、消滅、延長、修正及び更新を明示し、これら を船舶リサイクル施設に連絡しなくてはならない。船舶リサイクル施設が 所轄官庁もしくはその代理として活動する承認機関による検査に反対し た場合は、承認は中断されるか取り消されるものとする。</p> <p>6 船舶リサイクル施設における事故または講じられた措置が、承認がこ れ以上満足できないという条件に抵触する場合は、船舶リサイクル施設 は所轄官庁へ通知しなければならない。これにより、所轄官庁は、承認 の中断または取り消しの決定、あるいは是正措置の要求をすることがで きる。</p>
<p><b>Regulation 17 – General requirements</b></p> <p>1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization.</p>	<p><b>規則17 一般的要件</b></p> <p>1 締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、機関が作成する指 針を考慮しながら、関係する作業員あるいは船舶リサイクル施設周辺 の住民に健康上の危険を発生させず、そして、船舶リサイクルにより引き 起こされる環境への悪影響を可能な限り防ぎ、減少させ、最小化させる 管理体制、その手続き及び技術を確立しなければならない。</p>

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall, for ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4:

.1 only accept ships that:

.1 comply with this Convention; or

.2 meet the requirements of this Convention;

.2 only accept ships which they are authorized to recycle; and

.3 have the documentation of its authorization available if such documentation is requested by a shipowner that is considering recycling a ship at that Ship Recycling Facility.

2 本条約が適用される船舶もしくは第3条4に従い、それと同様に扱われる船舶をリサイクルするために、締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、

. 1 以下の船舶のみを受け入れなければならない。

. 1 本条約に適合した船舶、又は

. 2 本条約の要求事項に適合した船舶

. 2 リサイクルすることを承認された船舶のみを受け入れなければならない

. 3 その船舶リサイクル施設で船舶をリサイクルしようと考えている船主の要求に応じて、承認文書を提示できるようにしなければならない。

### Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall prepare a Ship Recycling Facility Plan. The Plan shall be adopted by the board or the appropriate governing body of the Recycling Company, and shall include:

.1 a policy ensuring workers' safety and the protection of human health and the environment, including the establishment of objectives that lead to the minimization and elimination to the extent practicable of the adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling;

.2 a system for ensuring implementation of the requirements set out in this Convention, the achievement of the goals set out in the policy of the Recycling Company, and the continuous improvement of the procedures and standards used in the Ship Recycling operations;

### 規則 18 船舶リサイクル施設計画

締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、船舶リサイクル施設計画を備えなければならない。この計画は、リサイクル会社の幹部会議または適切な管理体により採択されなければならない。また、その計画は、機関が作成する指針を考慮しつつ、以下の項目を含まなければならない。

. 1 船舶リサイクルに起因する人間の健康及び環境への悪影響の最小化や可能なかぎりの削減につながる方針の確立を含めた、作業員の安全、人間の健康ならびに環境の保護を適切に確保するための基本方針

. 2 本条約において定められる要件の実施、リサイクル会社の基本方針において定められる目標の達成、及び船舶リサイクルにおける処理方法及び基準の継続的な改善を確保する制度

<p>.3 identification of roles and responsibilities for employers and workers when conducting Ship Recycling operations;</p> <p>.4 a programme for providing appropriate information and training of workers for the safe and environmentally sound operation of the Ship Recycling Facility;</p> <p>.5 an emergency preparedness and response plan;</p> <p>.6 a system for monitoring the performance of Ship Recycling;</p> <p>.7 a record-keeping system showing how Ship Recycling is carried out;</p> <p>.8 a system for reporting discharges, emissions, incidents and accidents causing damage, or with the potential of causing damage, to workers' safety, human health and the environment; and</p> <p>.9 a system for reporting occupational diseases, accidents, injuries and other adverse effects on workers' safety and human health,</p> <p>taking into account guidelines developed by the Organization.</p>	<p>. 3 船舶リサイクルを実施する際の使用者及び作業員の役割及び責任の特定</p> <p>. 4 船舶リサイクル施設における安全と環境上適正な作業のための適切な情報の提供及び作業員の訓練の計画</p> <p>. 5 緊急時の準備及び対応計画</p> <p>. 6 船舶リサイクルの実績の監視制度</p> <p>. 7 どのように船舶リサイクルが実施されているかを記録する制度</p> <p>. 8 作業員の安全、人間の健康及び環境に対し、被害を与えるまたは与えるおそれのある、排出、流出、事件及び事故を報告する制度</p> <p>. 9 作業員の安全及び人間の健康のため、職業病、事故、負傷及びその他の悪影響を報告する制度</p>
<p><b>Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment</b></p> <p>Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and utilize procedures to:</p> <p>.1 prevent explosions, fires, and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-hot work conditions and procedures are established, maintained and monitored throughout Ship Recycling;</p> <p>.2 prevent harm from dangerous atmospheres and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-entry conditions and procedures are established, maintained, and monitored in ship spaces, including confined spaces and</p>	<p><b>規則 19 人間の健康と環境への悪影響の防止</b></p> <p>締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、機関が作成する指針を考慮しながら、以下のための手続きを確立し使用しなくてはならない。</p> <p>. 1 船舶リサイクルの全般にわたって安全な熱作業区域の状態及びその手続きが構築、保持及び監視されることを確立することにより、爆発、火災及びその他の不安全状態を防止すること</p> <p>. 2 船舶リサイクルの全般にわたって、密閉空間や限定空間を含む船舶の空間において、安全な進入区域の状態及び手続きが構築、保持及び監視されることを確立することにより危険な大気状態やその他</p>

<p>enclosed spaces, throughout Ship Recycling;</p> <p>.3 prevent other accidents, occupational diseases and injuries or other adverse effects on human health and the environment; and</p> <p>.4 prevent spills or emissions throughout Ship Recycling which may cause harm to human health and/or the environment,</p> <p>taking into account guidelines developed by the Organization.</p>	<p>の不安全状態から危害を防止すること</p> <p>. 3 その他の事故、職業病、怪我、あるいはその他人間の健康及び環境への悪影響を防止すること</p> <p>. 4 船舶リサイクルの全般にわたって、人間の健康及び／または環境に危害をもたらすおそれのある漏洩又は放出を防止すること</p>
<p><b>Regulation 20 - Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials</b></p> <p>1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure safe and environmentally sound removal of any Hazardous Material contained in a ship certified in accordance with regulation 11 or 12. The person(s) in charge of the recycling operations and the workers shall be familiar with the requirements of this Convention relevant to their tasks and, in particular, actively use the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan, prior to and during the removal of Hazardous Materials.</p> <p>2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure that all Hazardous Materials detailed in the Inventory are identified, labelled, packaged and removed to the maximum extent possible prior to cutting by properly trained and equipped workers, taking into account the guidelines developed by the Organization, in particular:</p> <p>.1 hazardous liquids, residues and sediments;</p> <p>.2 substances or objects containing heavy metals such as lead, mercury, cadmium and hexavalent chromium;</p> <p>.3 paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic releases;</p>	<p><b>規則 20 安全と環境上適正な有害物質の管理</b></p> <p>1 締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、規則 11 又は規則 12 にしたがって承認された、船舶に含まれる有害物質の安全と環境上適正な除去を確保しなければならない。リサイクルの作業の責任者及び作業員は、有害物質の除去の前及び最中に、自らの業務に関係する本条約の要件に精通し、特に有害物質一覧表及び船舶リサイクル計画を積極的に活用しなければならない。</p> <p>2 締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、機関が作成する指針を考慮しながら、一覧表中に記述された全ての有害物質が、適切に訓練され、装備を装着した作業員によって、切断前に最大可能な範囲で判別され、分類され、包装され、除去されることを確保しなければならない。特に以下のもの</p> <p>. 1 有害な液体、残渣及び沈殿物</p> <p>. 2 重金属鉛、水銀、カドニウム及び六価クロムのような重金属を含んでいる物質又はもの</p> <p>. 3 可燃性が高いかつ／または有毒物質の放出に繋がる塗料及び塗装</p>

<p>.4 asbestos and materials containing asbestos;</p> <p>.5 PCB and materials containing PCBs, ensuring that heat inducing equipment is avoided during such operations;</p> <p>.6 CFCs and halons; and</p> <p>.7 other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure.</p> <p>3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for and ensure safe and environmentally sound management of all Hazardous Materials and wastes removed from the ship recycled at that Ship Recycling Facility. Waste management and disposal sites shall be identified to provide for the further safe and environmentally sound management of materials.</p> <p>4 All wastes generated from the recycling activity shall be kept separate from recyclable materials and equipment, labelled, stored in appropriate conditions that do not pose a risk to the workers, human health or the environment and only transferred to a waste management facility authorized to deal with their treatment and disposal in a safe and environmentally sound manner.</p>	<p>. 4 アスベスト及びアスベストを含む物質</p> <p>. 5 PCB 及び PCB 物質を含む物質、当該作業中は熱を発生させる装置が取り除かれていること</p> <p>. 6 CFC 及びハロン</p> <p>. 7 船舶の構造の一部でなく、かつ、以上に掲げられていない他の有害物質</p> <p>3 締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、当該船舶リサイクル施設においてリサイクルされた船舶から除去された全ての有害物質及び廃棄物の安全と環境上適正な管理を実施し、確保しなければならない。廃棄物の管理と処分用地は、より安全で環境に優れた物質管理に備えるため、特定されなければならない。</p> <p>4 リサイクル活動から発生した全ての廃棄物は、リサイクル可能な材料と設備から隔離し、ラベルを付され、労働者、人間の健康及び環境に危険を与えないよう適切な状態で保存すること。また、適切な取扱いと安全で環境に適した処分を行うことを承認された廃棄物処理施設にのみ輸送されるものとする。</p>
<p><b>Regulation 21 Emergency preparedness and response</b></p> <p>Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and maintain an emergency preparedness and response plan. The plan shall be made having regard to the location and environment of the Ship Recycling Facility, and shall take into account the size and nature of activities associated with each Ship Recycling operation. The plan shall furthermore:</p> <p>.1 ensure that the necessary equipment and procedures to be followed in the case of an emergency are in place, and that drills are conducted on a regular basis;</p> <p>.2 ensure that the necessary information, internal communication and coordination are provided to protect all people and the environment in the event</p>	<p><b>規則 21 緊急事態に対する準備及び対応</b></p> <p>締約国によって承認された船舶リサイクル施設は、緊急事態に対する準備及び対応に関する計画を確立し、維持しなければならない。この計画は、船舶リサイクル施設の場所及び環境に応じて作成され、おのこの船舶リサイクルに関連した活動の規模及び性質を考慮しなければならない。この計画は、さらに、</p> <p>. 1 緊急事態が発生した場合に従うべき所要の設備と手続きを確保し、定期的に総合訓練が取られること</p> <p>. 2 当該船舶リサイクル施設における緊急事態の際に、全ての者及び環境を保護するため、必要な情報、内部の連絡調整及び協力を確保</p>

<p>of an emergency at the Ship Recycling Facility;</p> <p>.3 provide for communication with, and information to, the relevant Competent Authority(ies), the neighbourhood and emergency response services;</p> <p>.4 provide for first-aid and medical assistance, fire-fighting and evacuation of all people at the Ship Recycling Facility, pollution prevention; and</p> <p>.5 provide for relevant information and training to all workers of the Ship Recycling Facility, at all levels and according to their competence, including regular exercises in emergency prevention, preparedness and response procedures.</p>	<p>すること</p> <p>. 3 関係所管官庁と近隣地域、緊急対応部局へ情報を提供すること</p> <p>. 4 当該船舶リサイクル施設における全ての者に対する応急手当、医療上の援助、消防、避難及び汚染防止について規定すること</p> <p>. 5 当該船舶リサイクル施設の全作業員に関係する情報及び訓練について規定していること。当該情報及び訓練は、あらゆる段階において、各施設の能力に応じて、緊急事態の防止、それに対する準備、対応措置に関する規則的な手順を含むものであること</p>
<p><b>Regulation 22 – Worker safety and training</b></p> <p>1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for worker safety by measures including:</p> <p>.1 ensuring the availability, maintenance and use of personal protective equipment and clothing needed for all Ship Recycling operations;</p> <p>.2 ensuring that training programmes are provided to enable workers to safely undertake all Ship Recycling operations they are tasked to do; and</p> <p>.3 ensuring that all workers at the Ship Recycling Facility have been provided with appropriate training and familiarization prior to performing any Ship Recycling operation.</p> <p>2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide and ensure the use of personal protective equipment for operations requiring such use, including:</p> <p>.1 head protection;</p> <p>.2 face and eye protection;</p>	<p><b>規則 22 労働者の安全及び訓練</b></p> <p>1 締約国により承認された船舶リサイクル施設は、作業員の安全について、以下のように規定しなければならない。</p> <p>. 1 船舶リサイクルの全ての措置に必要な個人保護装備及び衣類の入手、維持、使用を確保すること</p> <p>. 2 作業員が任命された全ての船舶リサイクル措置を安全に実行できるようにする訓練計画を確保すること</p> <p>. 3 船舶リサイクル活動に従事する前に、船舶リサイクル施設における全作業員に適切な訓練と習熟が提供されることを確保すること</p> <p>2 締約国により承認された船舶リサイクル施設は、作業に必要な以下を含む個人保護装備の使用を明確に提供し、確保しなければならない。</p> <p>. 1 頭部の保護</p> <p>. 2 顔面及び目の保護</p>

<p>.3 hand and foot protection;</p> <p>.4 respiratory protective equipment;</p> <p>.5 hearing protection;</p> <p>.6 protectors against radioactive contamination;</p> <p>.7 protection from falls; and</p> <p>.8 appropriate clothing.</p> <p>3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party may co-operate in providing for training of workers. Taking into account the guidelines developed by the Organization, the training programmes set forth in paragraph 1.2 of this regulation shall:</p> <p>.1 cover all workers including contractor personnel and employees in the Ship Recycling Facility;</p> <p>.2 be conducted by Competent persons;</p> <p>.3 provide for initial and refresher training at appropriate intervals;</p> <p>.4 include participants' evaluation of their comprehension and retention of the training;</p> <p>.5 be reviewed periodically and modified as necessary; and</p> <p>.6 be documented.</p>	<p>. 3 手及び足の保護</p> <p>. 4 呼吸保護装置</p> <p>. 5 聴力の保護</p> <p>. 6 放射能汚染に対する保護装置</p> <p>. 7 落下からの保護</p> <p>. 8 適切な衣類</p> <p>3 締約国により承認された船舶リサイクル施設は、作業者の訓練の提供について協力し合うことができる。機関が作成する指針を考慮しながら、本規則第1項2に規定された訓練計画は、</p> <p>. 1 船舶リサイクル施設の請負業者及び従業員を含む全ての作業者を対象にするものとする</p> <p>. 2 有資格者により管理されるものとする</p> <p>. 3 適当な間隔をおいて、初回訓練と再訓練を提供するものとする</p> <p>. 4 参加者の訓練に関する理解力と記憶の程度の評価を含めるものとする</p> <p>. 5 定期的に再検討され、必要に応じて修正されるものとする</p> <p>. 6 文書化されるものとする</p>
<p><b>Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects</b></p> <p>1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall report to the Competent</p>	<p><b>規則 23 事件、事故、職業病及び慢性的影響の報告</b></p> <p>1 締約国により承認された船舶リサイクル施設は、作業員の安全、人間</p>

<p>Authority(ies) any incident, accident, occupational diseases, or chronic effects causing, or with the potential of causing, risks to workers safety, human health and the environment.</p> <p>2 Reports shall contain a description of the incident, accident, occupational disease, or chronic effect, its cause, the response action taken and the consequences and corrective actions to be taken.</p>	<p>の健康及び環境に影響するまたはそのおそれのある事件、事故、職業上の病気及び慢性的影響について所轄官庁に報告しなければならない。</p> <p>2 事故の報告には、事件、事故、職業上の病気または慢性的影響の説明、原因、講じた措置、結果及び講ずべき是正措置を含むものとする。</p>
<p><b>CHAPTER 4 – REPORTING REQUIREMENTS</b></p> <p><b>Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements</b></p> <p>1 A shipowner shall notify the Administration in due time and in writing of the intention to recycle a ship in order to enable the Administration to prepare for the survey and certification required by this Convention.</p> <p>2 A Ship Recycling Facility when preparing to receive a ship for recycling shall notify in due time and in writing its Competent Authority(ies) of the intent. The notification shall include at least the following ship details:</p> <p>.1 name of the State whose flag the ship is entitled to fly;</p> <p>.2 date on which the ship was registered with that State;</p> <p>.3 ship’s identification number (IMO number);</p> <p>.4 hull number on new-building delivery;</p> <p>.5 name and type of the ship;</p> <p>.6 port at which the ship is registered;</p> <p>.7 name and address of the Shipowner as well as the IMO registered owner identification number;</p>	<p><b>第4章 通報の要件</b></p> <p><b>規則24 最初の通知及び通報の要件</b></p> <p>1 船主は、主管庁が本条約により要求される検査及び証書発行の準備ができるように、船舶をリサイクルする旨を、適切な時期に文書にて、主管庁に通知しなければならない。</p> <p>2 リサイクルのために船舶を受け入れる準備をしている船舶リサイクル施設は、その旨を、適切な時期に文書にて、所轄官庁に通知しなければならない。当該通知には、少なくとも次に示す船舶の詳細事項が含まれていなければならない。</p> <p>. 1 旗国の名称</p> <p>. 2 船舶が旗国に登録された日付</p> <p>. 3 船舶識別番号（IMO 番号）</p> <p>. 4 新造船引渡し時の船体番号</p> <p>. 5 船名及び船種</p> <p>. 6 船籍港</p> <p>. 7 船主の名称、所在地及び IMO 登録船主識別番号</p>

<p>.8 name and address of the company as well as the IMO company identification number;</p> <p>.9 name of all classification society(ies) with which the ship is classed;</p> <p>.10 ship's main particulars (Length overall (LOA), Breadth (Moulded), Depth (Moulded), Lightweight, Gross and Net tonnage, and engine type and rating);</p> <p>.11 Inventory of Hazardous Materials; and</p> <p>.12 draft ship recycling plan for approval pursuant to regulation 9.</p> <p>3 When the ship destined to be recycled has acquired the International Ready for Recycling Certificate, the Ship Recycling Facility shall report to its Competent Authority(ies) the planned start of the Ship Recycling. The report shall be in accordance with the reporting format in Appendix 6, and shall at least include a copy of the International Ready for Recycling Certificate. Recycling of the ship shall not start prior to the submission of the report.</p>	<p>. 8 会社の名称、所在地及び IMO 船社識別番号</p> <p>. 9 その船舶が承認を受けているすべての船級協会の名称</p> <p>.10 船舶の主要目（全長（LOA）、幅（型幅）、深さ（型深さ）、軽荷重量、総トン数及び純トン数、エンジンの種類及び回転数）</p> <p>.11 有害物質一覧表</p> <p>.12 規則9に基づく承認のための船舶リサイクル計画案</p> <p>3 リサイクルに向かう船舶が、リサイクル準備国際証書を取得したときは、船舶リサイクル施設はその所轄官庁にその船舶リサイクルの予定開始を通報しなければならない。当該通報は、附録6の通報様式にしたがうものとし、少なくとも一通のリサイクル準備国際証書の写しを添えなければならない。その船舶のリサイクルは、通報の前に開始してはならない。</p>
<p><b>Regulation 25 – Reporting upon completion</b></p> <p>When the partial or complete recycling of a ship is completed in accordance with the requirements of this Convention, a Statement of Completion shall be issued by the Ship Recycling Facility and reported to its Competent Authority(ies). This report must be compiled as shown in appendix 7. The Competent Authority(ies) shall send a copy of the Statement to the Administration which issued the International Ready for Recycling Certificate for the ship. The Statement shall be issued within 14 days of the date of partial or completed Ship Recycling in accordance with the Ship Recycling Plan and shall include a report on incidents and accidents damaging human health and/or the environment, if any.</p>	<p><b>規則 25 完了の通報</b></p> <p>船舶の部分的あるいは完全なリサイクルが、本条約の要件に従って完了したときは、船舶リサイクル施設は、完了通知書を発行し、所轄官庁に通報しなければならない。この通知は、附録7に示される通りに編集されなければならない。所轄官庁は、リサイクル準備国際証書を発行した主管庁へこの写しを送付しなければならない。当該通知は、船舶リサイクル計画に従って、部分的あるいは完全な船舶リサイクルの完了の日から14日以内に発効されなければならない、かつ、人間の健康及び／または環境に悪影響を与える事件及び事故がおきた場合、その報告を含まなければならない。</p>

Adoption of the convention 15 May 2009			条約の採択時点 (2009年5月15日)		
APPENDIX 1  CONTROLS OF HAZARDOUS MATERIALS			付録1  有害物質の管理		
Hazardous Material	Definitions	Control measures	有害物質	定義	管理方法
Asbestos	Materials containing asbestos	For all ships, new installation of materials which contain asbestos shall be prohibited.	アスベスト (石綿)	石綿を含む物質	全ての船舶について、石綿を含む物質の新規搭載を禁止する。
Ozone-depleting substances	<p>Ozone-depleting substances means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p> <p>Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane Halon 1301 Bromotrifluoromethane Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane(also known as Halon 114B2)</p>	New installations which contain ozone-depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.	オゾン層破壊物質	<p>オゾン層破壊物質とは、オゾン層を破壊する物質に関する1987年のモントリオール議定書の第1条第4項に定義される規制物質のことである。議定書の附属書の適用または解釈は議定書の附属書のA、B、C、Eに挙げられている物質にあてはまる。</p> <p>オゾン層破壊物質は船舶に含有していることが確認されるが、以下に限るものではない。 ハロン 1211 ブロモクロロジフルオロメタン ハロン 1301 ブロモトリフルオロメタン ハロン 2402 1,2-ジブロモ-1,1,2,2-テトラフルオロエタン（ハロン 114B2 としても知られている）</p>	全ての船舶に対して、2020年1月1日まで許されているハイドロクロロフルオロカーボンを含む新規搭載を除いて、オゾン層破壊物質を含む新規搭載は禁止される。

	<p>CFC-11 Trichlorofluoromethane  CFC-12 Dichlorodifluoromethane  CFC-113  1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane  CFC-114  1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane  CFC-115  Chloropentafluoroethane</p>			<p>CFC-11 トリクロロフルオロメタン  CFC-12 ジクロロジフルオロメタン  CFC-113 1,1,2-トリクロロ-1,2,2-トリフルオロエタン  CFC-114 1,2-ジクロロ-1,1,2,2-テトラフルオロエタン  CFC-115 クロロペンタフルオロエタン</p>	
Polychlorinated biphenyls (PCB)	<p>“Polychlorinated biphenyls” means aromatic compounds formed in such a manner that the hydrogen atoms on the biphenyl molecule (two benzene rings bonded together by a single carbon-carbon bond) may be replaced by up to ten chlorine atoms</p>	<p>For all ships, new installation of materials which contain Polychlorinated biphenyls shall be prohibited.</p>	<p>ポリ塩化ビフェニル (PCB)</p>	<p>“ポリ塩化ビフェニル”とは、ビフェニル分子（1つの炭素-炭素結合によってつながった2つのベンゼン環）上の水素原子が最大 10 個塩素原子に置き換えられた原子化合物のことである。</p>	<p>すべての船舶に対して、ポリ塩化ビフェニルを含む物質の新規搭載を禁止する。</p>
Anti-fouling compounds and systems	<p>Anti-fouling compounds and systems regulated under Annex I to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention) in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p>	<p>1. No ship may apply anti-fouling systems containing organotin compounds as a biocide or any other anti-fouling system whose application or use is prohibited by the AFS Convention.   2. No new ships or new installations on ships shall apply or employ anti-fouling compounds or systems in a manner inconsistent with the AFS Convention.</p>	<p>防汚化合物と防汚方法</p>	<p>この附属書での解釈及び適用は、2001年の船舶についての有害な防汚方法の管理に関する国際条約（AFS条約）の附属書Iで規定されている防汚化合物と防汚方法とする。</p>	<p>1. 船舶は、殺生材として作用する有機スズ化合物を含む防汚方法またはAFS条約で使用及び適用が禁止されているその他の防汚方法を適用してはならない。   2. 新造船または船舶の新規搭載は、AFS条約に違反する防汚化合物及び防汚方法を適用及び使用してはならない。</p>

**APPENDIX 2**  
**MINIMUM LIST OF ITEMS FOR THE INVENTORY OF**  
**HAZARDOUS MATERIALS**

Any Hazardous Materials listed in Appendix 1
Cadmium and Cadmium Compounds
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds
Lead and Lead Compounds
Mercury and Mercury Compounds
Polybrominated Biphenyl (PBBs)
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)
Radioactive Substances
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)

**付録 2**  
**有害物質一覧表のための物質の最低限のリスト**

附属書 1 に記載される全ての有害物質
カドミウム及びカドミウム化合物
六価クロム及び六価クロム化合物
鉛及び鉛化合物
水銀及び水銀化合物
ポリ臭化ビフェニル類 (PBBs)
ポリ臭化ジフェニルエーテル類 (PBDEs)
ポリ塩化ナフタレン (塩素原子が 3 以上)
放射性物質
一部の短鎖型塩化パラフィン

APPENDIX 3

FORM OF THE INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

(Note: This certificate shall be supplemented by Part I of the Inventory of Hazardous Materials)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....  
(Full designation of the country)

by.....

(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the Ship

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

付録 3

有害物質一覧表に関する国際証書の様式

有害物質一覧表に関する国際証書

(注意：この証書は有害物質一覧表第 I 部によって補足される。)

(公印)

(国名)

2009 年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約(仮称) (以下、「本条約」という)の規定のもとに、以下の国政府の権限のもとに発行した。

.....  
(正式国名)

by.....

(条約の要件により承認された者または機関の正式名称)

船舶の詳細

船名	
固有番号または文字	
船籍港	
総トン数	
IMO 番号	
船主の名称と住所	
IMO 登録船主識別番号	
IMO 船社識別番号	
建造日	

**Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials**

Part I of the Inventory of Hazardous Materials identification/verification number: .....

Note: Part I of the Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials and must always accompany the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials. Part I of the Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

**THIS IS TO CERTIFY:**

1. that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention; and
2. that the survey shows that Part I of the Inventory of Hazardous Materials fully complies with the applicable requirements of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based: .....(dd/mm/yyyy)

This certificate is valid until ..... (dd/mm/yyyy)

Issued at.....  
(place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy).....  
(Date of issue) (signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**有害物質一覧表第 I 部の詳細**

有害物質一覧表第 I 部の識別/証明番号 : .....

注意 : 有害物質一覧表第 I 部は、条約付属書の規則 5 により要求されるように、有害物質一覧表の重要な部分であり、常に有害物質一覧表に関する国際証書と一緒にしていなければならない。有害物質一覧表第 I 部は機関が作成する指針に示される標準様式をもとに編集されなければならない。

以下を証明する。

- 1 船舶が、条約付属書の規則 10 にしたがって検査されたこと。
- 2 検査の結果、有害物質一覧表第 I 部が条約の要求を完全に満たすことが明らかになったこと。

本証書作成のための検査完了日 : ..... (年月日)

本証書の有効期限 : ..... (年月日)

..... において発行された。  
(証書発行場所)

(年月日).....  
(発行日) (証書を発行した承認された行政官の署名)

(必要に応じて、承認者の封印または印)

<p style="text-align: center;"><b>ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 11.6 APPLIES*</b></p> <p>The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.6 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....</p> <p>Signed: ..... (signature of duly authorised official)</p> <p>Place: .....</p> <p>Date: (dd/mm/yyyy).....</p> <p>(Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p>	<p style="text-align: center;"><b>規則 11.6 適用のための 5 年を越えない有効期間で証書を延長するための裏書き*</b></p> <p>この船舶は条約の関連規定に適合しており、条約附属書の規則 11.6 の規定により、本証書は、..... (年月日)まで有効である。</p> <p>署名 : ..... (承認された行政官の署名)</p> <p>場所 : .....</p> <p>日付 : (年月日).....</p> <p style="text-align: center;">(必要に応じて、承認者の封印または印)</p>
---	---

<p style="text-align: center;"><b>ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 11.7 APPLIES*</b></p> <p>The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.7 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....</p> <p>Signed: ..... (signature of duly authorised official)</p> <p>Place: .....</p> <p>Date: (dd/mm/yyyy).....</p> <p style="text-align: center;">(Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p>	<p style="text-align: center;"><b>更新検査完了と規則 11.7 適用のための裏書き*</b></p> <p>この船舶は条約の関連規定に適合しており、条約附属書の規則 11.7 の規定により、本証書は、..... (年月日)まで有効である。</p> <p>署名 : ..... (承認された行政官の署名)</p> <p>場所 : .....</p> <p>日付 : (年月日).....</p> <p style="text-align: center;">(必要に応じて、承認者の封印または印)</p>
---	--

\* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

\* 検査における裏書を記載する本項は、主管庁が必要だと判断した場合、複写または追加される。

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE  
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF  
GRACE WHERE REGULATION 11.8 OR 11.9 APPLIES\***

This certificate shall, in accordance with regulation 11.8 or 11.9\*\* of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....  
(signature of duly authorised official)

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy).....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

規則 11.8 もしくは規則 11.9 が適用される猶予期間のための検査を行う港に到達するまで、証書の有効期間を延長するための裏書き\*

本証書は、条約附属書の規則 11.8 または 11.9\*\* にしたがって、..... (年月日) まで有効である。

署名 : .....  
(承認された行政官の署名)

場所 : .....

日付 : (年月日).....

(必要に応じて、承認者の封印または印)

**ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL SURVEY\***

At an additional survey in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed: .....  
(signature of duly authorised official)

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy).....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**追加検査のための裏書き\***

条約附属書の規則 10 にもとづく追加検査により、この船舶が条約の関係規定に適合することが判明した。

署名 : .....  
(承認された行政官の署名)

場所 : .....

日付 : (年月日).....

(必要に応じて、承認者の封印または印)

\* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

\*\* Delete as appropriate.

\* 検査における裏書を記載する本項は、主管庁が必要だと判断した場合、複写または追加される。

\*\* 必要に応じて削除

APPENDIX 4

FORM OF THE INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

.....  
(Full designation of the country)

by .....  
(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the Ship

Table with 2 columns: Particulars of the Ship (Name of Ship, Distinctive number or letters, Port of Registry, Gross tonnage, IMO number, Name and address of shipowner, IMO registered owner identification number, IMO company identification number, Date of Construction)

付録 4

リサイクル準備国際証書の様式

リサイクル準備国際証書

(注意：この証書は有害物質一覧表と船舶リサイクル計画によって補足される。)

(公印)

(国名)

以下の国の権限のもと、2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）（以下、条約という）の規定にもとづいて発行された

.....  
(国の正式名称)

by .....  
(条約の規定にもとづいて承認された者または機関の正式名称)

船舶の詳細

Table with 2 columns: 船舶の詳細 (船名, 固有番号または文字, 船籍港, 総トン数, IMO番号, 船主の名称と住所, IMO登録船主識別番号, IMO船社識別番号, 建造日)

**Particulars of the Ship Recycling Facility(ies)**

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity number*	
Full address	
Date of expiry of DASR	

\*This number is based on the Document of Authorizat on to conduct Ship Recycling (DASR).

**Particulars of the Inventory of Hazardous Materials**

Inventory of Hazardous Materials identification/verification number:.....

Note: The Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate. The Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

**Particulars of the Ship Recycling Plan**

Ship Recycling Plan identification/verification number: .....

Note: The Ship Recycling Plan, as required by regulation 9 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention;
- 2 that the ship has a valid Inventory of Hazardous Materials in accordance with regulation 5 of the Annex to the Convention;

**船舶リサイクル施設の詳細**

船舶リサイクル施設の名称	
リサイクル会社固有の識別番号*	
住所	
DASR 有効期限	

\*この番号は、リサイクルを実行するための承認文書（DASR）にもとづく。

**有害物質一覧表詳細**

有害物質一覧表パート I の識別／証明番号: .....

注意：有害物質一覧表は、条約付属書の規則 5 により要求されるように、リサイクル準備国際証書の重要な部分であり、常にリサイクル準備国際証書と一緒にしていなければならない。有害物質一覧表は機関が作成する指針に示される標準様式をもとに編集されなければならない。

**船舶リサイクル計画の詳細**

船舶リサイクル計画の識別／番号: .....

注意：船舶リサイクル計画は、条約付属書の規則 9 で要求されるように、リサイクル準備国際証書の重要な部分であり、常にリサイクル準備国際証書と一緒にしていなければならない。

以下を証明する。

- 1 船舶が、条約付属書の規則 10 にしたがって検査されたこと。
- 2 船舶が、条約付属書の規則 5 に適合した有害物質一覧表を保持していること。

<p>3 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and</p> <p>4 that the Ship Recycling Facility(ies) where this ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with the Convention.</p> <p>This certificate is valid until(dd/mm/yyyy) ..... (Date)</p> <p>Issued at ..... (Place of issue of certificate)</p> <p>(dd/mm/yyyy) ..... (Date of issue)                      ..... (Signature of duly authorized official issuing the certificate)</p> <p>(Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p>	<p>3 条約附属書の規則 9 によって要求される船舶リサイクル計画は、規則 5.4 によって要求される有害物質一覧表に含まれる情報を適切に反映するとともに、安全な進入区域と安全な熱作業区域の構築、保持及び監視に関する情報を含むこと。</p> <p>4 船舶をリサイクルしようとしている船舶リサイクル施設が、条約に従って有効な承認を有していること。</p> <p>有効期限（年月日） ..... (日付)</p> <p>発行元 ..... (発行場所)</p> <p>(年月日)..... (発行日)                      ..... (証書を発行した承認された行政官のサイン)</p> <p>(必要に応じて、承認者の封印または印)</p>
<p><b>ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF THE SHIP RECYCLING FACILITY FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 14.5 APPLIES*</b></p> <p>This certificate shall, in accordance with regulation 14.5 of the Annex to the Convention, be accepted as valid for a single point to point voyage</p> <p>from the port of: .....</p> <p>to the port of: .....</p> <p>Signed: ..... (signature of duly authorized official)</p>	<p><b>規則 14.5 が適用される猶予期間のため、船舶リサイクル施設の港に到着するまで証書の有効期間を延長するための裏書き*</b></p> <p>この証書は、条約附属書の規則 14.5 により、..... 港から..... 港までの単航海に対して有効である。</p> <p>署名 : ..... (承認された行政官の署名)</p>

<p>Place: .....</p> <p>Date: (dd/mm/yyyy).....</p> <p>(Seal or stamp of the authority, as appropriate)</p>	<p>場所 : .....</p> <p>日付 : (年月日).....</p> <p>(必要に応じて、承認者の封印または印)</p>
--	---

\*This page of the endorsement shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

\* 検査における裏書きを記載する本項は、主管庁が必要だと判断した場合、複写または追加される。

APPENDIX 5

FORM OF THE AUTHORIZATION OF SHIP RECYCLING FACILITIES

Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR) in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Issued under the provision of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....  
(Full designation of the country)

by .....  
(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity No.	
Full address of Ship Recycling Facility	
Primary contact person	
Phone number	
E-mail address	
Name, address, and contact information of ownership company	
Working language(s)	

This is to verify that the Ship Recycling Facility has implemented management systems, procedures and techniques in accordance with Chapters 3 and 4 to the Annex to the Convention.

付録5

船舶リサイクル施設承認書の様式

2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）の要求に従ったリサイクル実施のための承認文書（DASR）

以下の国の権限のもと、2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）（以下、「本条約」という）の規定にもとづいて発行された

.....  
(国の正式名称)

by .....  
(条約のもとでの所轄官庁の署名)

船舶リサイクル施設の名称	
リサイクル会社識別番号	
船舶リサイクル施設の住所	
窓口担当者	
電話番号	
E-mail アドレス	
船主会社の名称、住所及びコンタクト情報	
使用言語	

これは、船舶リサイクル施設が条約附属書の第3章及び第4章にしたがって、管理体制、手続き及び技術を満たしたことを確認するためのものである。

This authorization is valid until ..... and is subject to the limitations identified in the attached supplement.

This authorization is subject to amendment, suspension, withdrawal, or periodic renewal in accordance with regulation 16 of the Annex to the Convention.

Issued at .....

*(Place of issue of the authorization)*

(dd/mm/yyyy).....

*(Date of issue)*

.....

*(Signature of duly authorized official issuing the authorization)*

.....  
*(Typed name and title of duly authorized official issuing the authorization)*

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

この承認は、.....まで有効であり、添付の補足に特定されている制限事項がある。

この承認は、条約附属書の規則 16 により、改正、中断、抹消、又は定期的な更新の可能性がある。

.....において発行された

*(承認を発行した場所)*

(年月日).....

*(発行日)*

.....

*(承認を発行した承認された行政官のサイン)*

.....  
*(承認を発行した承認された行政官の名前及び役職)*

*(必要に応じて、承認の封印または印)*

## SUPPLEMENT TO:

### Document of Authorization to undertake Ship Recycling (DASR) in accordance with the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

#### Notes:

- 1 This record shall be permanently attached to the DASR. The DASR shall be available at the Ship Recycling Facility at all times.
- 2 All procedures, plans and other documents produced by the Ship Recycling Facility and required under the terms to which the DASR has been issued shall be available in the working language of the Ship Recycling Facility and in either English, French or Spanish.
- 3 The authorization is subject to the limitations defined by this supplement.

## 1 GENERAL TERMS

### 1.1 Requirements of the Convention

The Ship Recycling Facility meets the requirements that it be designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the Convention, including meeting the relevant requirements of:

Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities

Regulation 17 – General requirements

Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan

Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment

Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials

Regulation 21 – Emergency preparedness and response

Regulation 22 – Worker safety and training

Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects

### 2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）に従った船舶リサイクル実施のための承認文書への補足

#### 備考:

- 1 この記録は永久に DASR へ添付されねばならない。DASR は常に船舶リサイクル施設で入手可能となっていなければならない。
- 2 船舶リサイクル施設で作成される全ての手続き、計画、その他の文書は DASR が発行された条件の下で要求され、船舶リサイクル施設における使用言語及び英語、または仏語、またはスペイン語で閲覧できなければならない。
- 3 承認は本補足で規定される制限を受ける。

## 1 一般条件

### 1.1 本条約の要求事項

本船舶リサイクル施設は、以下の関係要求事項を含み、本条約に従って安全で環境上適正な方法で設計され、建設され、運営されなければならないという要求事項を満たしている。

規則 16 船舶リサイクル施設の承認

規則 17 一般的要件

規則 18 船舶リサイクル施設計画

規則 19 人間の健康と環境への悪影響の防止

規則 20 安全と環境上適正な有害物質の管理

規則 21 緊急事態に対する準備及び対応

規則 22 労働者の安全及び訓練

規則 23 事件、事故、職業病及び慢性的影響の報告

Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements  
Regulation 25 – Reporting upon completion

These requirements are imposed on the Ship Recycling Facility by way of  
.....  
(identify the permit, licence, authorization, legal standards, or other mechanism that applies)

Ship Recycling Facility Plan identification/verification number:.....

## 1.2 Acceptance of ships

For ships to which the Convention applies and ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of the Convention, the Ship Recycling Facility can only accept a ship for recycling in accordance with regulation 17 of the Annex to the Convention.

## 1.3 Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions

The Ship Recycling Facility is capable of establishing, maintaining and monitoring Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions throughout the Ship Recycling process.

## 1.4 Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is designed, constructed, operated, and required to ensure that all Hazardous Materials' management shall be safe and environmentally sound in compliance with the Convention and with all relevant local or national regulations/requirements.

## 1.5 Map and location of Ship Recycling operations

A map of the boundary of the Ship Recycling Facility and the location of Ship Recycling operations within it, is attached.

## 2 CAPABILITY OF SHIP RECYCLING FACILITY

### 2.1 Size of ships

規則 24 最初の通知及び通報の要件  
規則 25 完了の通報

これらの要求事項は.....のために船舶リサイクル施設に課される。  
(同意、承認、法的基準または適用されるその他の制度を記入する)

船舶リサイクル施設計画識別/検証番号 : .....

## 1.2 船舶の受け入れ

本条約が適用される船舶もしくは本条約第3条4と同様の処置が取られる船舶については、当該船舶リサイクル施設は、本条約附属書規則17にしたがったリサイクルを行うための船舶のみを受け入れることができる。

## 1.3 安全な熱作業区域及び安全な進入区域の状態

当該船舶リサイクル施設は、船舶リサイクル過程を通して、安全な熱作業区域及び安全な進入区域の状態を構築、保持及び監視することができる。

## 1.4 有害物質の管理

当該船舶リサイクル施設は、全ての有害物質の管理が、条約と全ての関係する域内法または国内法に適合した安全で環境上適正なものとなっていることを確かにするよう設計、建設、運営、要求されている。

## 1.5 船舶リサイクル運営の地図及び場所

船舶リサイクル施設の境界を示した地図及びその中でリサイクルを行う場所を添付する。

## 2 船舶リサイクル施設の能力

### 2.1 船舶のサイズ

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling subject to the following size limitations:

Maximum Size		Other Limitations
Length		
Breadth		
Lightweight		

## 2.2 Safe and Environmentally Sound Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling subject to the following size limitations:

Hazardous Material	Management of Hazardous Materials			Authorization /Limitations
	Removal Y/N(*2)	Storage Y/N	Process(*1) Y/N(*3)	
Asbestos				
Ozone-depleting substances				
Polychlorinated biphenyls (PCB)				
Anti-fouling compounds and systems				
Cadmium and Cadmium Compounds				
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds				
Lead and Lead Compounds				
Mercury and Mercury				

当該船舶リサイクル施設は以下の大きさの制限のもと船舶の受け入れを承認されている。

最大の大きさ		その他の制限
長さ		
幅		
軽貨重量		

## 2.2 安全で環境上適正な有害物質の管理

当該船舶リサイクル施設は、以下の表に記載された制限のもと、以下の表に記述される有害物質を含む船舶の受け入れを承認されている。

有害物質	有害物質の管理			承認/制限
	除去 Y/N(*2)	保管 Y/N	処理(*1) Y/N(*3)	
アスベスト				
オゾン層破壊物質				
ポリ塩化ビフェニル (PCB)				
防汚化合物と防汚方法				
カドミウム及びカドミウム化合物				
六価クロム及び六価クロム化合物				
鉛及び鉛化合物				
水銀及び水銀化合物				

Compounds									
Polybrominated Biphenyl (PBBs)					ポリ臭化ビフェニル (PBBs)				
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)					ポリ臭化ジフェニルエーテル類 (PBDEs)				
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)					ポリ塩化ナフタレン(塩素原子が3以上)				
Radioactive substances					放射性物質				
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)					一部の短鎖型塩化パラフィン				
Hazardous liquids, residues and sediments					有害な液体、残渣及び沈殿物				
Paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic release					可燃性が高い、かつ/または有害物質を放出する塗料や塗装				
Other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure (specify)					上記リストに存在せず、船舶構造(特定の)の一部でないその他の有害物質				

Note:

\*1 Process means the processing of Hazardous Materials in the Ship Recycling Facility, such as:

備考:

\*1 処理とは、船舶リサイクル施設における以下のような有害物質の処理過程をいう。

<p>a. incineration of Hazardous Materials; b. reclamation of Hazardous Materials; and c. treatment of oily residues</p> <p>*2 If Yes (Y), indicate in the Ship Recycling Facility Plan the responsible personnel authorized to carry out the removal, with the certificate number or other relevant information.</p> <p>*3 If No (N), describe in the Ship Recycling Plan where the Hazardous Materials are to be processed/disposed.</p> <p>*4 These Hazardous Materials are specified in Appendices 1 and 2 and regulation 20 of the Convention.</p>	<p>a. 有害物質の焼却 b. 有害物質の埋め立て c. オイル残渣の扱い</p> <p>*2 Yes (Y)とは、船舶リサイクル施設計画において、承認番号あるいは他の関連情報とともに、承認された者による除去の責任ある実行を意味する。</p> <p>*3 No (N)とは、船舶リサイクル計画に、有害物質がどこで処理/最終処分されるかを記載する。</p> <p>*4 これらの有害物質は、付録 1 と付録 2 及び規則 20 で特定される。</p>
--	---

**APPENDIX 6**

**FORM OF REPORT OF PLANNED START OF SHIP RECYCLING**

The .....  
(Name of Ship Recycling Facility)

located at .....  
(Full Ship Recycling Facility address)

Authorized in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) to conduct Ship Recycling under the authority of the Government of:

.....  
(Full designation of country)

as indicated in the Document of Authorization to conduct Ship Recycling issued at .....  
(Place of authorization)

by .....  
(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

on (dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue)

Hereby reports that the Ship Recycling Facility is ready in every respect to start the recycling of the vessel .....  
(IMO number)

The International Ready for Recycling Certificate issued under the provisions of the Convention under the authority of the Government of.

**付録 6**

**船舶リサイクルの開始計画に関する報告様式**

.....  
(船舶リサイクル施設の名称)

.....  
(船舶リサイクル施設の正式な住所)

以下の政府の権限の下、船舶リサイクルを実施するために、2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）（以下、本条約という。）の要件にしたがって承認された。

.....  
(国家の正式名称)

船舶リサイクルの実施にあたり、以下で発効された承認文書にて示される。

.....  
(承認された場所)

.....  
(本条約における所管官庁の正式名称)

日付(年月日) .....  
(発行日)

ここに、船舶リサイクル施設が次の船舶のリサイクル開始にあたりすべての準備が整っていることを報告する。 .....  
(IMO 番号)

リサイクル準備国際証書が以下の政府の権限の下、本条約の要求により発効された、

.....  
(Full designation of country)

by .....  
(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)

on (dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue)

is enclosed.

Signed .....

.....  
(国の正式名称)

..... によって、  
(本条約の規定によって承認された者あるいは機関の正式名称)

(年月日) ..... に、  
(発行日)

同封される。

署名 .....

#### APPENDIX 7

### FORM OF THE STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

#### STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

This document is a statement of completion of Ship Recycling for

.....  
(Name of the ship when it was received for recycling/at the point of deregistration)

#### Particulars of the Ship as received for recycling

Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification	

#### 付録 7

### 船舶リサイクル完了通知書の様式

#### 船舶リサイクル完了通知書

この文書は以下の船舶のリサイクル完了通知書である。

.....  
(リサイクルのために受け取った際/登録抹消時点の船名)

#### リサイクルのために受け取った際の船舶の詳細

固有番号または文字	
船籍港	
総トン数	
IMO 番号	
船主の名称と住所	
船主の IMO 登録番号	
会社の IMO 登録番号	

number	
Date of Construction	

建造日	
-----	--

THIS CONFIRMS THAT:

The ship has been recycled in accordance with the Ship Recycling Plan as part of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) at

.....  
*(Name and location of the authorized Ship Recycling Facility)*

and the recycling of the ship as required by the Convention was completed on:

(dd/mm/yyyy) .....

*(Date of completion)*

Issued at .....

*(Place of issue of the Statement of Completion)*

(dd/mm/yyyy) .....

*(Date of issue)*

.....  
*(Signature of the owner of the Ship Recycling Facility or a representative acting on behalf of the owner)*

以下を確認する

その船舶が、以下の場所において、2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）（以下、本条約という）による船舶リサイクル計画にしたがってリサイクルされた

.....  
*(承認された船舶リサイクル施設の名称及び所在地)*

そして、以下の日付に条約の要求する船舶リサイクルを完了した。

(年月日).....

*(完了日)*

.....において発行された

*(完了通知書の発行場所)*

(日/月/年).....

*(発行日)*

.....  
*(船舶リサイクル施設の所有者または所有者の代理として活動する代表者の署名)*

## シップリサイクル関係FAQ

本FAQは、2008年6～7月及び11～12月に行われたシップリサイクルセミナーにおきまして参加者の皆様から提出されましたアンケートを整理し、FAQとしてまとめたものです。  
 なお、国内における取扱に関しましても、国内法制化の検討において取り決められるものであり、今後変更される可能性がありますので、あらかじめご了承ください。

### 目 次

◎シップリサイクル条約化作業に対する船技協の取り組みについて ……	Q1-1 ~ 2
<インベントリ作成への取り組みについて> ……	Q1-3 ~ 6
<材料宣誓書の統一化(海外調達・輸出への取り組みについて)> ……	Q1-7
◎シップリサイクル条約全般	
<条約の発効> ……	Q2-1 ~ 2
<条約等> ……	Q2-3 ~ 4
<対象船舶> ……	Q2-5 ~ 6
<新船と現存船> ……	Q2-7 ~ 8
<内航船の扱い> ……	Q2-9 ~ 10
<非締約国への海外売船、海外解撤> ……	Q2-11 ~ 12
<海外売船> ……	Q2-13
<インベントリの承認・証書の発給> ……	Q2-14 ~ 19
<インベントリ作成責任と罰則について> ……	Q2-20 ~ 28
<AFS条約> ……	Q2-29
<グリーンパスポートについて> ……	Q2-30 ~ 31
◎インベントリ全般	
<一般> ……	Q3-1 ~ 8
<有害物質・第I～III部、表A～D> ……	Q3-9 ~ 16
<有害物質、閾値について> ……	Q3-17 ~ 22
<表A物質> ……	Q3-23 ~ 26
<意図的添加> ……	Q3-27
<均質物質> ……	Q3-28
<めっき・塗料> ……	Q3-29 ~ 31
<鋳物> ……	Q3-32
<その他> ……	Q3-33
◎新造船のインベントリ	
<作成作業量・コストについて> ……	Q4-1 ~ 3
●材料宣誓書・供給者適合宣言書一般 ……	Q5-1 ~ 4
<作成者> ……	Q5-5 ~ 14

<作成範囲> .....	Q5-15 ~ 20
<第2部・第3部> .....	Q5-21 ~ 22
<NK承認品・JIS製品・ISO品質管理等> .....	Q5-23 ~ 26
<書類の保管・言語> .....	Q5-27 ~ 29
<材料宣誓書・供給者適合宣言書のID番号> .....	Q5-30 ~ 33

●材料宣誓書の作成について

<一般> .....	Q6-1 ~ 3
<記入要領> .....	Q6-4 ~ 8
<付属物等の取扱い> .....	Q6-9 ~ 11
<作成が困難な場合> .....	Q6-12 ~ 14

●供給者適合宣言書の作成について .....

Q7-1 ~ 7

●PrimeShip-INVENTORY .....

Q8-1 ~ 18

◎現存船のインベントリ

<全般> .....	Q9-1 ~ 8
<条約証書への切り替え> .....	Q9-9
<修繕部品> .....	Q9-10 ~ 11
<専門家について> .....	Q9-12 ~ 13

## ◎シッパーサイクル条約化作業に対する船技協の取り組みについて

Q1-1 シッパーサイクルに関する調査研究として、どのような取り組みを行っているでしょうか。

A1-1 日本船舶技術研究協会では、日本財団殿のご支援を得て、また、海運会社等のご協力を得て、以下に示す調査研究を進めております。これらの成果は、国際海事機関におけるシッパーサイクルの審議資料として提供されています。その結果は、シッパーサイクル条約の策定に反映されました。今後、その目的に沿って、適切かつ実効を担保すると共に、また、海運界・産業界への影響を小さくし、過重な負担が生じない様なガイドライン策定等に活用されるものと考えております。

- ・ガイドライン策定のための調査研究
- ・現存船インベントリ作成調査研究(インベントリ第Ⅰ部の作成)
- ・解撤実証試験研究(インベントリ第Ⅰ～Ⅲ部の作成、リサイクル計画書の作成)
- ・リサイクルヤードに関する調査研究
- ・解撤需要調査
- ・環境汚染防止マニュアルの作成
- ・廃棄物処理マニュアルの作成
- ・先進国型リサイクルヤードの検討
- ・解撤ヤードのビジョン作成

また、日本海事協会では、現存船インベントリ作成調査及び新造船インベントリ作成調査を実施するとともに、インベントリ作成ソフト(PrimeShip-INVENTORY)の開発も行っています。さらに、日本中小型造船工業会でも、新造船インベントリ作成試行実験を実施するなど、各関連団体におきましても、様々な取り組みを行っております。

Q1-2 現存船のインベントリの作成動向についてご教示願えませんでしょうか。

A1-2 日本船舶技術研究協会では、日本財団殿のご支援を受けて、各種のインベントリ作成等の調査を進め、各種のデータを取得しました。

我が国の商船隊の国際競争力を維持し、シッパーサイクル条約の円滑な導入を図るため、日本船主協会、日本海事協会の協力の下、2008年にはNK船級船10隻について、インベントリ作成調査を実施し、2009年には海外での本船調査等を進め、条約発効に備えた体制整備を図っているところです。

日本船舶技術研究協会では、上記の調査に並行して、体制整備を行い、現存船インベントリ作成サービスを開始しております。

### <インベントリ作成への取り組みについて>

Q1-3 新造船インベントリ作成のための取組みを社内でいつごろから、開始したら良いでしょうか。造船所からのアクションを受けて対応したのでは遅いでしょうか。

A1-3 今後、造船所より材料宣誓書及び供給者適合宣言書の提出依頼が予想されますので、貴社の製品を構成する部品・材料等を外注先から購入している場合は、外注先より部品・材料等の有害物質情報を入手し、早めに貴社の製品の材料宣誓書等の作成の取り組みを開始した方が良いと思います。

Q1-4 電子部品・電装品などを扱う会社で欧州の REACH 規制への対応を既に行っております。シッパーサイクル条約への対応として、特に進めておくべき事項がありますか。

A1-4 REACH 規制への対応を進めている会社は、既に材料宣誓書及び供給者適合宣言書に要求される知識はお持ちのことと思いますので、シッパーサイクル条約において要求

される材料宣誓書の作成を開始し、造船所から要求があった際に、早めに提出できるように準備しておいてください。

Q1-5 すでに造船所から材料宣誓書を要求されていますが、どうすれば良いでしょうか。

A1-5 造船所では、既に船主からインベントリの作成を要求されているところもありますので、造船所の要求に適切に対応するために、材料宣誓書及び供給者適合宣言書を作成し、造船所に提出してください。

なお、短期日での材料宣誓書の要求につきましては、各社の準備に時間が必要なことから、造船所とご相談下さい。

Q1-6 造船所に納める電線等、他業界のメーカーから必要なデータを円滑に入手できるように体制整備を行って欲しい。

A1-6 日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本船用工業会等の業界団体と連携し、他業界への働きかけを進めているところです。働きかけの必要な業界団体があれば、お知らせ下さい。特に、電線及び溶融亜鉛メッキについては、日本中小型造船工業会が、日本電線工業会及び日本溶融亜鉛鍍金協会の協力を得て、含有化学物質データの整備を進めているところです。

#### <材料宣誓書の統一化(海外調達・輸出への取り組みについて)>

Q1-7 近年、我が国メーカーが機械・装置を輸出し海外造船所での建造船に搭載し、また、我が国造船所が中国・韓国等からの機械・装置の調達を進めています。このような場合、例えば、国内メーカーが、韓国造船所向け、中国造船所向けに異なる様式で書類を作成するとなると相当の手間となり、逆に、韓国・中国のメーカーから異なる様式で書類の提出があると、その都度変換が必要となることから相当の手間が予想されます。このため、材料宣誓書等の様式は、世界中で標準化されるよう図っていただきたい。

A1-7 材料宣誓書等の様式は、シップリサイクル条約のガイドラインに記載されたものが標準的に利用されることとなりますので、変換の手間はかからないものと思われま。また、電子化のフォーマット等は、ISO で検討、規格化の作業が進んでいますので、将来的には世界中で統一された標準様式が使用されることになるかと考えています。

なお、インベントリ作成ソフト(PrimeShip-INVENTORY)を開発している日本海事協会では、既にガイドラインベースの材料宣誓書作成ツール(Excel ファイル)を作成しています。日本国内のみならず、今後は、韓国語・中国語を併記したものも作成する予定であり、デファクトスタンダードを確立するために尽力しています。

同時に、アジア各国の造船工業会等が参加するアジア造船技術フォーラム等の枠組みを活用し、各国が連携して対応するように働きかける予定です。

## ◎シップリサイクル条約全般

### <条約の発効>

Q2-1: 条約の発効要件はどのようになっていますか。

A2-1: 条約の発効要件は、2009年5月に開催された条約採択外交会議において決定されました。この条約の発効要件は、以下のとおりです。

①15ヶ国以上が締結し、②それらの国の商船船腹量の合計が世界の商船船腹量の40パーセント以上となり、かつ、③それらの国の直近10年における最大の年間解体船腹量の合計がそれらの国の商船船腹量合計の3パーセント以上となる国が締結した日の24箇月後に効力を生じる。

Q2-2: 条約の発効時期の見通しはどのようになっていますか。

A2-2: 条約の発効要件については、EU が批准すれば締約国数を満足し、パナマ等の主要海運国が批准すれば船腹量を満足し、中国・インドといった主要解撤国が批准すれば解体船腹量合計を満足することとなります。これらの要件を満足した後、24ヶ月で発効します。EU、中国、インドが早期の条約発効を期待していることから、条約の発効は、比較的早いものと思われます。

### <条約等>

Q2-3 条約で規定されている表A・表Bに記載されている物質は今後変わらないものと判断してよいでしょうか。

A2-3 条約は、2009年5月に香港で開催された条約採択外交会議において採択され、表A・表B物質は、これまでの案のとおりで、修正はありませんでした。

Q2-4 表A物質は使用禁止物質であるが、表B物質は使用制限物質となっている。これらの表B物質が将来的に使用禁止等に移行する等、制限が厳しくなる可能性はあるのでしょうか。

A2-4 有害物質は、人体や環境に与える影響を評価して決定されるものです。新たな知見等により、これまで規制されなかった物質が、条約改正を受けて規制される可能性は否定できません。同様に表B物質も、将来的に表A物質に移行される可能性は否定できません。

### <対象船舶>

Q2-5 インベントリの保有義務の対象となる国際トン数500トン以上の船舶は、国内総トン数ではどの程度の船舶に該当するのでしょうか。

A2-5 内航船や漁船等の国内総トン数は、国際総トン数とは異なります。内航貨物船の二層甲板船であれば、国内総トン数にして、概ね170総トン程度以上、それ以外の船舶であれば概ね350総トン程度以上が、国際総トン数500トン以上に相当すると思われます。

なお、正確なトン数は、各船毎に異なることから個別に国土交通省に相談して下さい。

Q2-6 艦船等の非商用船及び国際総トン数500総トン未満の船舶は条約上非適用となっていますが、どのような規制が適用されるのでしょうか。

A2-6 艦船等の非商用船及び国際総トン数500総トン未満の船舶は条約の対象となっていませんが、努力義務はかかっています。そのため、我が国としても条約の批准と国内法制化の際に、適用が検討されるものと理解しています。

### <新船と現存船>

Q2-7 条約の新船・現存船の区分はどのようになっていますか。

A2-7 新船は、条約発効後に契約が結ばれる船舶  
建造契約がない場合、条約発効後6ヶ月を経過した日以降に起工される船舶  
(起工とは、キールが据え付けられるかまたは同一の段階にある船舶をいう。)、  
条約発効後30ヶ月を経過した日以降に引き渡される船舶 を言います。  
現存船は、新船以外の船舶です。

Q2-8 条約発効後の適用現存船は何隻程度と見積もっておりますか。また、今後、条約発効までの間に建造される新造船は何隻くらいでしょうか。

A2-8 条約発効後、我が国船級協会の登録船舶等に対応が必要と思われる現存船は、概ね6500隻、条約発効までの間に建造される新造船は概ね年間500隻と予測しています。

### <内航船の扱い>

Q2-9 現存船は条約発効後5年以内に条約に適合しなければなりません。条約発効後、5年以内に、解撤する船舶、海外売船する内航船は、条約の対象となりますか。

A2-9 国際総トン数500トン以上の現存船扱いの内航船は、インベントリを船上に備え付ける必要はありません。しかし、条約発効後5年間を経過した後は、我が国が管轄する水域を出た時点で条約に基づいて、インベントリを備え付ける必要があります。

上記にかかわらず、条約発効後、国際総トン数500トン以上の現存船扱いの内航船であっても、海外で解撤される際には、5年間の猶予は無く、その時点で条約に基づき、インベントリを船上に備え付ける必要があります。

なお、国際総トン数500トン未満の内航船の場合、海外解撤及び海外売船はシブプリサイクル条約の適用対象外ですが、海外解撤につきましては、バーゼル条約の適用を受けることとなります。

内航船を国内で解撤する場合は、総トン数に関わらず条約の適用対象とはなりません。ただし、条約は、各国に対し、内航船についても出来る限り条約の規定を適用することを求めていることから、国内法制化の際に内航船に関する取扱が別途検討されると思われる。

また、これらは、条約上の規定であり、例えば、海外売船による船籍変更の場合、受入国が国内法でインベントリの備え付け等を条件とした場合は、当該国の国内法が優先します。

Q2-10 条約発効後に海外売船を予定しないものとしてインベントリ対応していなかったものの、事情により海外売船することになった場合、どのようにすれば良いでしょうか。

A2-10 条約発効前に建造契約されていた現存船扱いの船は、専門家・専門機関によるインベントリ作成を行い、旗国又は旗国が認定した機関(RO)から条約証書の交付を受ければ、海外売船は可能です。

しかし、条約発効後に建造契約された新船は、表B物質に係る調査を建造後に行うことは困難であり、実質的に海外売船・海外解撤はできなくなります。このため、新船については、建造時からインベントリを作成することをお勧めします。

なお、国際総トン数500総トン未満の船については、条約の規定はかかりません。

### <非締約国への海外売船、海外解撤>

Q2-11 条約の発効後、非締約国に海外売船及び海外解撤できるのでしょうか。

A2-11 条約上、海外売船に関する制約はありません。しかし、国際総トン数500トン以上の船舶を解撤する目的で非締約国に輸出できません。

Q2-12 条約発効後に建造契約する新船扱いの内航船ですが、国際総トン数500トン未満であったことからインベントリの準備を行っていなかったものを、改造により国際総トン数500トンを超えることとなった場合、海外売船・海外解撤等の場合、どのような取扱いになるのでしょうか。

A2-12 条約上、新船としての適用を受けます。このため、海外売船又は海外で解撤する場合、新船と同様の手続きによる条約証書及びインベントリが必要になります。

(関連事項 Q2-10参照願います。)

### <海外売船>

Q2-13 外航の現存船ですが、海外売船する場合の条約の適用関係を教えてください。

A2-13 現存外航船は、旗国が変わっても、条約発効後5年間、インベントリを船上に備え付けを猶予することが条約で認められています。

上記にかかわらず、条約発効後、現存外航船が解撤される際には、5年間の猶予は無く、その時点で条約に基づき、インベントリを船上に備え付ける必要があります。

これらは、条約上の規定であり、例えば、外航船の船籍変更の場合、受入国が国内法でインベントリの備え付けを条件とした場合は、当該国の国内法が優先します。

### <インベントリの承認・証書の発給>

Q2-14 検査、インベントリの承認及び証書の発給は、旗国が行なうのでしょうか。旗国に代わってNKが行なうことになるのでしょうか。又、他の認証機関が行うことはあるのでしょうか？

A2-14 条約適用船舶であれば、旗国若しくは旗国が認定した機関(RO)が検査を行います。検査合格後、インベントリが承認され、条約証書が交付されます。NKは我が国のROになることが予定されていますので、NK船であればNKでの受検が、便利かと思えます。

Q2-15 条約証書には、材料宣誓書等の書類は含まれるのでしょうか。

A2-15 材料宣誓書及び供給者適合宣言書等は、インベントリ第1部を作成するための基礎資料です。このため、インベントリ第1部の承認を受ける際の添付資料として提出を求められる事になるかと考えられますが、条約証書及びインベントリには含まれません。

Q2-16 インベントリ作成後、それが適正であるという検証はされるのでしょうか。

A2-16 インベントリは、旗国又はROにより内容が審査され、船上検査による確認後、条約証書が発給されることとなります。5年毎に定期的検査が行われます。

Q2-17 旗国又はROによるインベントリ審査において、材料宣誓書及び供給者適合宣言書等の提出は必要でしょうか？インベントリのみで差し支えないでしょうか。

A2-17 材料宣誓書及び供給者適合宣言書等の書類は、インベントリ審査時の基礎資料となりますので、提出が必要となります。

Q2-18 旗国又はROは、供給者適合宣言書がない場合でも、インベントリの承認を行なってもらえるのでしょうか。

A2-18 供給者適合宣言書がない場合、材料宣誓書の信頼性が担保されないことから、承認は出来ません。

Q2-19 造船所は、メーカーから提出された材料宣誓書の記載事項を信用して、インベントリを作成しますが、記載事項の正当性は承認機関である旗国又はROが判断していただけるのでしょうか。

A2-19 材料宣誓書の記載事項の正当性は、機器類等の納入事業者が作成する供給者適合宣言書によって担保されます。造船所、旗国及びRO等関係者は、この供給者適合宣言書を信頼して一連の手続きを行うこととなります。

なお、条約上、試買検査という仕組みがあり、市場に出た商品を検査し、不適合の場合は製造国に通知し、措置をとることとなっていますので、我が国でも国内法制化の際に、試買検査の導入について検討されると思われます。

### <インベントリ作成責任と罰則について>

Q2-20 インベントリの作成責任は誰にあるのでしょうか。

A2-20 条約上は、船舶所有者がインベントリを所持することを規定しているため、一義的には船舶所有者に作成責任があると考えられます。

なお、実際のインベントリ作成は、船舶所有者の依頼を受けて、新造船の場合、メーカーより材料宣誓書及び供給者適合宣言書の提出を受けた造船所が、現存船の場合、専門家若しくは専門機関が作成することとなります。

Q2-21 インベントリ第1部について、運航中に生じた改造・機器交換等により生じた変更、修正は、誰が、どのように行うべきでしょうか。

A2-21 条約発効後に改造・機器交換等を行った場合、船舶所有者がインベントリ第1部の変更又は修正を行います。インベントリの変更又は修正は、改造・機器交換直後の任意の時期、又はその後の定期的検査時において、旗国又はROの検査を受ける必要があります。

Q2-22 インベントリ第2部・第3部は、誰が作成して、誰が認証するのでしょうか。

A2-22 インベントリ第2部及び第3部は、基本的に船舶所有者が作成することとなります。第2部及び第3部も、解撤前の最終検査時において、旗国又はROによる検査を受けることとなります。

Q2-23 インベントリ及び材料宣誓書に間違いがあった場合(条約に違反した場合)はどうなりますか。罰則はありますか。

A2-23 速やかに関係者に連絡の上、変更の手続きをとって下さい。

Q2-24 造船所が作成した新造船インベントリに不備があった場合、どうなるのでしょうか。

A2-24 インベントリの不備が判明した場合、速やかに旗国又はROにその旨を連絡して下さい。なお、条約適合確認のためのPort State Controlにより不備が判明した場合、船舶所有者は、入港地の政府の指示に従って、所要の措置を取ることとなります。

Q2-25 インベントリの作成に関する罰則規定は、どの国の法令が適用されるのでしょうか。

A2-25 基本的には、船舶の旗国の法令が適用されます。  
罰則は、条約上、締約国が個別に定めると規定されています。このため、国内法制化の際に、罰則について検討されるものと思われます。

Q2-26 解体ヤードにおいて、有害物質による事故・災害が発生し、その原因物質が含有されていたにもかかわらずインベントリに記載されていなかった場合、誰にどのような責任や罰則が及ぶのでしょうか。

A2-26 条約では罰則規定を各国が定めることとなっています。各国が国内法制化する際に決定されることとなります。

Q2-27 材料宣誓書、供給者適合宣言書に対する旗国又はROの監査はあるのでしょうか。

A2-27 今回のシステムは、製造者が自己責任で行うものであり、旗国又はROが監査する性格のものではありません。

なお、条約上、試買検査という仕組みがあり、市場に出た商品を検査し、不適合の場合は製造国に通知し、措置をとることとなっていますので、我が国でも国内法制化の際に、試買検査の導入について検討されると思われます。

Q2-28 材料宣誓書の保証はどうなっているのか。罰則はないのでしょうか。

A2-28 シップリサイクル条約は、条約が適切に履行されるよう違反に対して厳格に対処するよう締約国に求めています。具体的な罰則に関しては、国内法制化の際に、必要な検討が行われるものと承知しています。

#### <AFS条約>

Q2-29 有機スズ化合物(TBT等)は、AFS条約で禁止または制限され、証書の備置が必要ですが、シップリサイクル条約ができれば、AFS証書は不要になるのでしょうか。

A2-29 別の条約であり、不要にはなりません。

#### <グリーンパスポートについて>

Q2-30 グリーンパスポートとシップリサイクル条約の関係を教えてください。

A2-30 グリーンパスポートはIMOが定めた非強制のガイドライン(IMO総会決議A962(23))を基に作成されるものであり、現存船に対する特定の作成手続きは記載されておられません。インベントリはシップリサイクル条約発効後には、同条約に基づき要求される強制的なものです。

グリーンパスポートを保有していても、シップリサイクル条約に基づく要件が緩和されることはありません。

Q2-31 既存船が保有するグリーンパスポートに有害物質の記載がありますが、条約に基づくインベントリと見なせないのでしょうか。

A2-31 シップリサイクル条約では、インベントリ作成の手順が定められており、この手順に従って、インベントリが作成されなければなりません。このため、グリーンパスポートをシップリサイクル条約のインベントリと見なすことはできません。

しかし、現存船のインベントリ作成対象となっている4物質は、グリーンパスポートの対象物質であることから、専門家がインベントリを作成する際の参考として活用できるものと思われます。

## ◎インベントリ全般

### <一般>

Q3-1 インベントリの構成はどうなっているのでしょうか。

A3-1 インベントリは次の3部構成になっており、第1部は建造時に、第2部及び第3部は解撤のための最終検査時まで完成させる必要があります。(第2部及び第3部については、解撤時に必要となるインベントリであり、本FAQにおいて、特に説明があるものを除き、「インベントリ」とあるものは、第1部を指します。)

第1部: 船舶の構造および機器に含まれる有害物質

第2部: 運航中に発生する廃棄物

第3部: 貯蔵物

インベントリに記載すべき有害物質等は、表A: 有害物質(禁止・制限物質)、表B: 有害物質、表C: 潜在的に有害な物品及び表D: 通常の民生品の4つに分類されており、インベントリ第1部から第3部の対応は以下の通りです。

	インベントリ		
	第1部	第2部	第3部
表A	○		
表B	○		
表C		○	○
表D			○

Q3-2 インベントリの作成は誰が行なうのでしょうか。

A3-2 新造船のインベントリは、材料、部品、機器等の全ての調達品について材料宣誓書及び供給者適合宣言を収集し作成することとされています。このため、作成作業は建造造船所でなされることとなります。

一方、既に建造されている船舶について、上記の方法によるインベントリ作成が困難な場合には、インベントリ作成ガイドラインに従って、専門家もしくは専門家集団に作成してもらうこととなります。条約発効前ですが、財団法人日本船舶技術研究協会がこの専門家の業務を開始して進めております。

Q3-3 インベントリに記載すべき箇所としては、機関室のみでよいのでしょうか。

A3-3 機関室に限らず、操舵室の航海機器、船首の揚錨機のブレーキライニング、船底塗料等に有害物質が用いられていたこともあり、現存船・新船共に、インベントリには、船全体で有害物質のある箇所を記載する必要があります。

Q3-4 解撤時まで図面等を造船所は保管しなければならないのでしょうか。

A3-4 造船所に保管義務はありません。ただし、船舶所有者から造船所に対して問い合わせが発生する可能性があるかと思われます。

Q3-5 作成されたインベントリは、どのように使われるのでしょうか。リサイクルが不可能な有害物質が含まれている製品はどのように処理されるのでしょうか。

A3-5 シップリサイクル条約では、船舶の解撤にあたって、有害物質を出来る限り環境に排出させないことが求められております。インベントリに明示された有害物質は、条約に基づいて作成されるリサイクル計画において、その処分方法を明確化し、それに従って、解撤事業者が処理することとなります。

Q3-6 解撤現場でインベントリはどのように使われることを想定しておられるのでしょうか。  
0.01kgといった微量な有害物質を解撤労働者はどのように扱っているのでしょうか。

A3-6 インベントリは、船内に存在する有害物質の位置情報等を解撤現場に提供することにより、解撤現場における有害物質の適切かつ確実な撤去に資することを目的としています。また、有害物質を含有していない船用製品の開発促進等にも貢献することが期待されます。このため、微量であっても有害物質の申告は必要であり、解撤現場でも適切に処理されるものと理解しています。

Q3-7 現存船のインベントリ作成にあたって、メーカーに船舶所有者等のユーザーに対して有害物質使用に関する情報の提供義務はあるのでしょうか。

A3-7 既に建造されてしまっている船(現存船)に関して、メーカーとしてユーザーに対して遡って有害物質情報を提供する義務はありませんが、専門家による現存船のインベントリ調査において、有害物質の含有の有無の判定が難しい場合など、メーカーに対して情報提供のお願いをすることがありますので、ご協力をお願いします。

Q3-8 船員に対して、シップリサイクル条約に関して周知すべき事項はありますか。

A3-8 差し当たり考えられるものとして、以下の事項を周知して下さい。

条約発効後に改造または機器交換等を行う場合、インベントリの更新を要することがありますので、

- ・ その際には造船所または主管庁又はROに相談すること
- ・ 材料宣誓書及び供給者適合宣言書の提出がなされない製品等は、表C物品及び表D物品を除き、搭載・施設できないこと

#### <有害物質・第Ⅰ～Ⅲ部、表A～D>

Q3-9 他業界の有害物質規制と、シップリサイクル条約による有害物質規制の違いはどのようなもののでしょうか。

A3-9 他業界の有害物質規制では、特定の化学物質の使用禁止または制限が一般的です。シップリサイクル条約においては、使用禁止・制限には至らない有害物質について、インベントリ(有害物質の所在と量を示す一覧表)の作成が義務付けられるのが特徴です。

Q3-10 インベントリに記載すべき物質、物品の表AからDの内容を教えてください。

A3-10 インベントリガイドラインでは、附録1の表Aから表Dにインベントリに記載すべき物質・物品がリストアップされています。

表Aは、禁止・制限物質であり、新造船と現存船において新規搭載する製品への使用が禁止されています(ただし、ハイドロクロロフルオロカーボン(HCFC)は2020年まで使用可能であり、使用する場合はインベントリ第Ⅰ部への記入が必要)。表Bは、新造船および新規搭載物についてインベントリ第Ⅰ部への記載が必要な物質です。表Cは、インベントリの第Ⅱ部および第Ⅲ部に記載が必要な物品です。表Dは、通常の民生品として、表Aおよび表Bの物質に関する調査が除外される物品です。ただし、これらがリサイクル施設に持ち込まれる場合、インベントリの第Ⅲ部への記載が必要になります(材料宣誓書の入手は必要ありません)。

Q3-11 インベントリの作成義務はありますが、有害物質の使用を止める必要はあるのでしょうか。

A3-11 表A物質は、禁止・制限物質であり、新造船及び現存船において新規搭載する製

品への使用が禁止されています(HCFCは制限付きで一部使用可能)。

また、表B物質の使用は認められておりますが、極力使用しない製品の開発に努めていただきたいと思っております。

Q3-12 マットレス・パソコン・ドアパッキン等の取扱いはどうなるのでしょうか。

A3-12 マットレス、パソコン等は、表Dに該当し、第I部のインベントリに含める必要はありません。ドアパッキン等は、船舶構造の一部に該当しますので、申告する必要があります。

Q3-13 表Dに該当するもので、有害物質を含む場合、当該製品を入手する際に、材料宣誓書を入手する必要は無いのでしょうか。

A3-13 表Dについては、材料宣誓書の入手は必要ありません。

Q3-14 造船所で作成したインベントリ作成後(引渡し出航前)に船主が船に積んだ家電等はどうなりますか。

A3-14 表Dに該当し、これらがリサイクル施設に持ち込まれる場合は、インベントリ第III部への記入が必要です。材料宣誓書の入手は必要ありません。

Q3-15 船舶に支給される物品の取扱いはどうなりますか。

A3-15 船主支給品についてもインベントリ第I部に該当するものは記載対象となります。建造時であれば初回検査、運航中であれば更新検査(又は追加検査)のいずれかで確認することになります。

Q3-16 防熱・断熱材で使用する「発泡材」が物質表A・Bに入っていないが、記載する必要は無いのか。性状としては、記載すべきと考えるが。

A3-16 基本的に、船舶の構造及び機器に含まれるものであって、表A及び表B物質を含有しているのであれば、インベントリ第1部に記載する必要があります。

例えば、発泡成分としてフロン等のオゾン層破壊物質が含まれている場合には、インベントリ第1部に記載する必要があります。

#### <有害物質、閾値について>

Q3-17 欧州のRoHS指令は接点等に使用しているカドミウムは適用外であるが、インベントリは必須でしょうか。(蛍光灯の水銀、蓄電池の鉛等)

A3-17 RoHS指令は、特定の化学物質の使用禁止を目的としており、用途によって細かく除外規定が定められています。一方、シッパーサイクル条約のインベントリ作成は、用途毎の除外規定は無く、均質材料(ホモジニアスマテリアル)中に、閾値を超えて有害物質が意図的に使用されている場合に材料宣誓書に数値の記載が必要となります。

Q3-18 バーゼル条約で規制される材料、例えば、はんだの含有量まで、記載すべきでしょうか。

A3-18 バーゼル条約で規制されている物質とシッパーサイクル条約で規制されている物質は、共通するものも一部ありますが、基本的に異なっています。あくまでも、シッパーサイクル条約で規定される物質が対象となります。「はんだ」には、シッパーサイクル条約で対象となっている「鉛」が含有されている可能性が高く、「鉛」が含有されていれば、当然、インベントリに記載される必要があります。

Q3-19 均質材料(ホモジニアスマテリアル)はどこまで分けて考えるべきでしょうか。

A3-19 シップリサイクル条約におけるインベントリ作成の閾値は、RoHS 指令の考え方と同一であり、機械的に解体可能な最小単位(これをホモジニアスマテリアルと定義している。)における対象物質の濃度により閾値を決めています。

Q3-20 1000ppm という閾値の場合、均質材料(ホモジニアスマテリアル)で考えるのでしょうか、製品重量に対して考えるのでしょうか。

A3-20 均質材料ごとに考えます。

Q3-21 BC6材は、RoHS 指令から見ると使用不可となってしまいます。セミナー内では鋳物は除外される可能性があるとの話がありましたが如何でしょうか。

現時点で、新船にBC6を使用しても差支えないでしょうか。

A3-21 条約上、新船に対し使用が禁止されている物質は、表Aに掲げられている4物質のみです。BC6は、現時点で表A物質ではないので使用禁止とされているものではありません。

Q3-22 材料宣誓書の「閾値なし」の定義は何か(ppm? Ppb? 単位)

A3-22 「閾値なし」とは、重量・濃度に関わらず、有害物質を微量でも含有している場合は材料宣誓書への記載が必須であることを意味します。

#### <表A物質>

Q3-23 石綿含有鉱物である、バーミキュライト、タルク、セピオライトは使用しても差し支えないでしょうか。また、アスベストが微量含まれる鉱物があります。このようなものは、今後、どのようにすべきでしょうか。

A3-23 表A物質については、意図的添加による閾値以上の有害物質の使用は禁止されています。アスベストに限らず、注意願います。

平成14年7月1日以降建造に着手された船舶は、国内法令により一部の製品等を除き、微量であっても石綿を含む材料の使用は禁止されています。また、平成18年9月1日以降建造に着手された船舶は、一切の使用が禁止されています。このため、同物質の使用が確認された場合、撤去するまでの間、航行停止等が命ぜられることも考えられますので、十分にご注意下さい。

なお、インベントリには、有害物質の所在とその量を明示することとされておりますが、他の法令・条約で禁止されている物質の存在が判明した場合、就航できないことがあることに注意願います。

Q3-24 厚生労働省の基準で石綿0.1%未満とされた材料を使用しています。石綿は表A物質として閾値がありません。石綿0.1%未満とされる材料は使用できないのでしょうか。国内では、石綿0%という材料を入手できないのですが、どうしたらよいでしょうか。

A3-24 意図的にアスベストを添加したものでなければ、当該製品を使用しても差し支えありません。

しかし、意図的にアスベストを添加したものであれば、0.1%未満であっても船舶への使用はできません。

材料又は製品の供給者に意図的添加の有無をご確認下さい。

Q3-25 TBTを塗布していた場合に、Sealer coat 等で船体の表面には出ないようにしている場合があります。この場合、報告の義務が発生しますか。

A3-25 TBTを塗布している場合、専門家の調査の際に、船舶所有者が塗装履歴等の記録を提出することが適当です。提出が無い場合には、ドック時にサンプリング調査を行う必要が生じます。

なお、平成20年9月以降の建造船舶に関しては、他条約によりTBTの使用が禁止されていますので、これ以降に建造された船舶については、TBTを塗布しているものはないと考えています。

Q3-26 現存船にハロン消火装置等を建造時から設備しています。ハロンが表A物質なので代替への換装が必要となるのでしょうか。

A3-26 現存船であれば経過措置の適用により装置の新替等を行わない限り、現有設備の継続使用が認められることとなります。なお、消火剤として代替ハロン(HCFC)を使用している船舶は、他条約により平成32年以降の使用は禁止されることになっています。

#### <意図的添加>

Q3-27 銅合金にカドミウムがたまに含まれることがある。全ての材料の分析を行うことは困難です。このような場合、カドミウムは無いと判断してよいのでしょうか。

A3-27 銅合金に特定の性質、外観または品質をもたらす目的で含有させているのであれば、含有量を確認すべきです。なお、このような目的外で含有される場合であっても、素材に含有されていることを認知しているならば材料宣誓書により申告する必要があります。材質が一定しないような素材メーカーには改善を求め、素材メーカーから、材料宣誓書・供給者適合宣言書の提出を受け、カドミウムを含まないことを確認することが重要です。

#### <均質物質>

Q3-28 分解できない状態での有害物質の含有量を記載することになっているが、分解できる範囲の解釈を明確化して欲しい。

A3-28 機械的に分解可能か否かで判別します。例えば、ボルト等を外すことの外、表面を削ぎ落とす行為も機械的な分解にあたり、塗料は機械的に分解できるものとして扱うこととなります。

合金などの場合には、機械的に分解できないことから、均質物質として扱うこととなります。

#### <めっき・塗料>

Q3-29 塗装が施されている部品は、均質材料と考えて、部品の総重量に対する塗料に含まれる有害物質の重量が閾値以下であれば、申告する必要はないと考えて良いでしょうか。

A3-29 塗料等は、機械的に剥がすことが可能なことから、母材とこれら材料を一体として均質材料として扱うことはできません。

このため、当該部品の塗料等の重量を算定し、それに対する有害物質の重量を閾値と比較しなければなりません。この値が閾値を超える場合、材料宣誓書にその旨の記載が必要です。最終的には、インベントリに記載されることとなります。

Q3-30 めっきは、機械的に完全に剥がすことは難しく、均質材料と考えて、部品の総重量に対するめっきに含まれる有害物質の重量が閾値以下であれば、申告する必要はないと考えて良いでしょうか。(ピストンリング、軸受材、ボルト、スパナ)

A3-30 めっきについては、めっき層と母材が一体の均質材料として、扱って差し支えありません。

当該部品(めっきを含む。)の重量に対する、有害物質の重量を閾値と比較しなければなりません。この値が閾値を超える場合にのみ、材料宣誓書にその旨の記載が必要です。最終的には、インベントリに記載されることとなります。

Q3-31 ハードクロムメッキでは、製作時に六価クロム液を使用しています。当社では製品自体には六価クロムは残存せずに金属クロムと判断していますが、六価クロム化合物として明記する必要があるでしょうか。

A3-31 インベントリ作成ガイドラインでは、製造工程のみで使用され、最終製品に含まれない物質はインベントリの対象外となっています。したがって、最終製品に含まれていないことが化学分析等により明らかになっているのであれば、材料宣誓書に「無」と記入していただいで結構です。

#### <鋳物>

Q3-32 鋳物部品は、均質材料と考えて、部品の総重量に対する有害物質の重量が閾値以下であれば、申告する必要はないと考えて良いでしょうか。

A3-32 鋳物に、他の物質が混入している場合、これら物質を機械的に分離することが出来ないことから、均質材料として扱うこととなります。

このため、当該鋳物の重量に対する有害物質の重量を閾値と比較し、この値が閾値を超える場合、材料宣誓書にその旨の記載が必要です。

#### <その他>

Q3-33 機器に付属している水銀温度計、水銀スイッチ等は、どのように扱うべきでしょうか。

A3-33 水銀温度計、水銀スイッチ等それぞれについて、水銀の重量を材料宣誓書に記載します。

## ◎新造船のインベントリ

### <作成作業量・コストについて>

Q4-1 新船のインベントリを作成する作業量・コストはどの位でしょうか。

A4-1 具体的な作業量・コストは、船種や大きさなどにより異なりますので、一概に言うことはできませんが、新船のインベントリは、材料メーカーや船用機器メーカーなどから材料宣誓書及び供給者適合宣言書を提出してもらい、それらの資料をとりまとめた上で位置情報を記載する必要があり、紙ベースで集計・作成することになると、かなりの作業量と人件費がかかるものと思われます。なお、材料メーカーや船用機器メーカーなどから材料宣誓書及び供給者適合宣言書を電子データで送付してもらい、日本海事協会が開発中のソフトで集計・作成すれば、作業量は大幅に効率化できるものと思われます。

Q4-2 新船のインベントリ作成費用は、船主が負担すべきでしょうか、造船所が負担すべきでしょうか。

A4-2 インベントリの作成義務は船舶所有者に課せられておりますが、造船所と船主との建造契約の中で決まるものと思われます。

Q4-3 これまでの試験運用の結果、造船所がインベントリ作成に要した時間等がわかれば教えてください。

A4-3 これまでの新船のインベントリ作成に関する試験運用は、建造が進んだ段階で実施され、また、関係者が不慣れな状態で実施されたことから、相当の手間を要しました。しかし、今後、提出すべき書類や手続きについてメーカー等の理解が深まれば、機器の発注段階から書類の提出を要請することにより、書類収集の時間は短縮されるものと考えています。また、NKが開発している PrimeShip-INVENTORY が各造船所で使用され、各メーカーから電子データにより材料宣誓書等が提出される環境が整えば、インベントリ作成に要する時間及び業務負担は格段に少なくなるものと期待しています。

## ●材料宣誓書・供給者適合宣言書一般

Q5-1 材料宣誓書及び供給者適合宣言書を作成するにあたり、詳細な記入例の提示を希望します。(エンジンについて、分類や作成サンプルを知りたい。)

A5-1 新造船インベントリ作成マニュアルの作成を進めており、その中で記入例を示したいと考えています。

Q5-2 材料宣誓書をより具体的に実例(パルプ、発電機等、真鍮、メッキ等)に基づいた作成方法を学ぶ場を作って欲しい。

A5-2 現在、新造船インベントリ作成マニュアルの作成を進めており、これらの説明会を開催し、要望に応じたいと考えています。

Q5-3 サプライチェーンの上流に対するシップリサイクルに関するPR状況はどのようになっているのでしょうか。(特に素材メーカーや船用以外のメーカーの理解が無ければデータがなかなか集まりません。(二次、三次、四次の調達メーカー))

A5-3 各造船所殿、各メーカー殿においても、サプライチェーンの上流に対する指導をお願いします。

船技協では、セミナーを開催し、周知して行くこととしております。今後のセミナー開催時に、各造船所殿、各メーカー殿の取引先にセミナー出席を働きかけていただきたいと思います。

Q5-4 材料宣誓書及び供給者適合宣言書の正確さ・信頼性について、確認する方法はあるでしょうか。

A5-4 基本的に、材料宣誓書に記載されている内容は全て正と判断します。この制度は、製造者が自己責任で行うものであり、正確さ・信頼性について他者が判断する性格のものではありません。なお、条約上、試買検査という制度があり、市場に出た商品を検査し、不適合の場合は製造国に通知し所要の措置が講じられることとなっています。

### <作成者>

Q5-5 造船所は、すべての部品、材料について、材料宣誓書及び供給者適合宣言書を手し、国または船級協会に提示し、船舶に提供しなければならないのでしょうか。

A5-5 造船所は、全ての調達品について、製品メーカー等から提出された材料宣誓書及び供給者適合宣言書を手し、有害物質情報を集計するとともに有害物質の所在する位置情報を特定し、インベントリを作成することになります。但し、船殻、上部構造物、配管または設備の一般的な構造物に使用する表B物質を含有する鋼材等は材料宣誓書を収集する必要がありません。

このように、材料宣誓書及び供給者適合宣言書は、インベントリ作成の基礎資料であることから、基本的に国又は船級協会に提示する必要があります。

しかし、船舶所有者の材料宣誓書・供給者適合宣言書に係る保管義務等は、国内法制化の際に検討されるものと思われれます。保管義務が課せられた場合には、船舶所有者に提供する必要が生じます。

Q5-6 材料宣誓書・供給者適合宣言書は誰が作成し、造船所に提出すべきでしょうか。

A5-6 造船所に納入する物品について、供給者として責任を有する者が作成し、造船所に提出すべきと思われれます。ガイドラインでは、「「供給者」とは、製造者、商社および代理店を含む、製品の供給に責任のある会社をいう。」とされております。

商社や代理店等がガイドラインで言う供給者として造船所に納品する場合、原則として、製造者情報を基に商社や代理店等が作成する必要があります。

なお、メーカー名(連絡先等)の記入欄は、書類を作成した者の名称を記入することが適当です。

Q5-7 造船所が材料を支給して、外注加工を行なっている場合、誰が材料宣誓書等を作成すべきでしょうか。

A5-7 外注加工事業者が材料宣誓書を作成します。

制度上、外注加工事業者へ材料を納入する事業者(この場合、造船所)は、外注加工事業者へ材料宣誓書等を提出しなければなりません。外注加工事業者は、自社で加工・成形等した製品(半製品含む)に関する材料宣誓書等を作成し、発注元に提出することが求められています。

材料・素材・製品等の別に関わらず、他社(者)から自社に納入を受ける場合は材料宣誓書・供給者適合宣言書を求め、自社から他社(者)に納入する場合は材料宣誓書・供給者適合宣言書を提出するという原則を理解することが重要です。

外注加工事業者は小規模事業者が多く、書類作成が困難な場合が多いため造船所等発注元の指導が不可欠です。なお、外注加工事業者に替わり、発注元である造船所等が自社の責任の下、材料宣誓書等を作成することも可能です。

Q5-8 造船所の内装施工事業者として、内装工事を請負っています。その際、壁・パネル・天井パネル・防火扉・床材等々の材料を調達して各造船所殿へ納めています。その場合、材料宣誓書と供給者適合宣言書の提出が必要でしょうか。

A5-8 造船所と契約して、物を納入する方は、材料宣誓書及び供給者適合宣言書の提出が必要になります。このため、内装施工事業者といえども、材料を納入する行為があれば、これらの書類を作成しなければなりません。

Q5-9 防火材など材料メーカーと作業メーカーが異なる場合、どちらが材料宣誓書を作成すべきでしょうか。

A5-9 造船所に防火材などの材料を供給する者が記入すべきです。

Q5-10 船主支給品の場合の材料宣誓書等の入手はどうすればよいでしょうか。

A5-10 基本的に、インベントリ第1部に記載されるものは、機器メーカー等が作成した材料宣誓書等の情報を、船舶所有者を介して、入手することとなります。

Q5-11 船用機器メーカーが納入する機器ユニットにおいて、他のメーカーからの購入品を、そのまま納入するばあい、他のメーカーの材料宣誓書を、そのまま造船所に提出しても良いのでしょうか。

A5-11 造船所に材料宣誓書を納入する責務は、供給者として責任を有する者にあります。ご質問の場合、原則として、造船所と契約した船用機器メーカーが責務を負うこととなり、原則的に、そのメーカーが材料宣誓書を作成する必要があります。

Q5-12 メーカーとして、取引先が、どこに転売しているか等の情報が不明な場合、どのようにすればよいでしょうか。

A5-12 メーカーとしては、材料宣誓書等を作成し、取引先に提出すればそれで結構です。取引先が、どこに転売するかということは、メーカーには直接影響がありません。最終的に、船を建造する造船所に対して納入する取引先が、メーカーの情報を基に材料宣誓書等を作成し、造船所に提供することになります。

Q5-13 発展途上国などから材料・部品等を調達した場合、添付されている材料宣誓書等の信憑性が懸念されます。製品メーカー自らが分析調査し、その結果を基に自分で材料宣誓書を作成しても良いでしょうか。

A5-13 製品メーカーが調査の上、自社の責任で材料宣誓書を作成しても、なんら問題はありません。

今回の仕組みは、欧州の Rohs 規制等を参考にしています。電機分野は、欧州へ輸出するところはこの仕組みを構築しており、問題はないと考えています。

Q5-14 大量生産品を扱っており、全ての材料宣誓書毎に供給者適合宣言書を作成することは困難です。製品シリーズ、工場単位で作成しても良いでしょうか。

A5-14 材料宣誓書を担保している範囲で供給者適合宣言書を作成すれば差し支えありません。この場合、製品シリーズ毎に作成することが望ましいと思われま

#### <作成範囲>

Q5-15 複数のユニットで機器が構成されている場合、設置場所も違うこととなります。どのように作成すれば良いでしょうか。

A5-15 ユニット名、設置場所及びユニットに含有されている有害物質の対応が取れる形で材料宣誓書を作成することが望ましいと思

Q5-16 エンジンの付属機器(別置ポンプ、盤等)は全て一点一点材料宣誓書を作成する必要があるのでしょうか。

A5-16 本体と分離して設置される機器に関しては、それぞれ作成する必要があります。

Q5-17 エンジンに付属する予備品・要具類は全て一点一点材料宣誓書を作成する必要があるのでしょうか。

(例えば、Oリング、ポンプ類、パッキン類など軽く100点ぐらい超えると思います)

A5-17 望ましい。

まとめて、一葉でよい。

第3部記載事項であり、新造時には必要としません。

Q5-18 鋼板、艀装品(ハッチ、垂直ばしご、エア抜き等)パイプなどにも材料宣誓書・供給者適合宣言書は必要でしょうか。

A5-18 船殻、上部構造物、配管または設備の一般的な構造物に使用する表B物質を含む鋼材等は材料宣誓書を収集する必要がありません。

但し、これらの鋼材、管材に塗料やメッキ等を施工した場合は、材料宣誓書を収集する必要があります。

Q5-19 監視・制御機器には、自社が製造する機器・盤の外、ネットワーク機器としてパソコン、UPS、プリンター、スイッチングハブ等が含まれます。表Dには、通常の民生品として、IT機器、パソコン、プリンター、その他の機器が挙げられていますが、他社から購入するネットワーク機器としてのパソコン、UPS、プリンター、スイッチングハブ等は、どのように扱うべきでしょうか。

A5-19 表Dには、通常の民生品として使用されるもの物品が例示されています。装置の一部として使用される機器類は、民生品として使用されるものでなく、船の機器として使用されることから、材料宣誓書・供給者適合宣言書が必要です。

Q5-20 船用機器メーカーが数社でグループ化して、共同で納入しています。この場合、数社のものを材料宣誓書として一つにまとめ提出しては、いけないでしょうか。

A5-20 各機器個別に使用した材料を明確化し、納入する機器ごとに材料宣誓書を作成し、提出する必要があります。

### <第2部・第3部>

Q5-21 蛍光灯等の消耗品も材料宣誓書が必要でしょうか。

A5-21 蛍光灯等は、消耗品であり、造船所が作成するインベントリ第1部への記載は不要です。船の解撤時に作成されるインベントリ第3部に記載されることとなります。

Q5-22 材料宣誓書・供給者適合宣言の要・不要の判断基準を示していただけないでしょうか。

A5-22 材料宣誓書・供給者適合宣言書が必要なものは、船舶を解撤する際に、最終的に解撤施設まで船舶に付随して持ち込まれるものが対象となります。このため、家庭用冷蔵庫や個人用PC等のように、解撤前の最終検査受検時に船舶から撤去されるであろうものに関しては不要です。ただし、これら民生品であっても、撤去されずに解撤施設に持ち込まれる場合は、最終検査時に、インベントリへ記載することが旗国又はROによって指示されることになると思われますので、可能な限り材料宣誓書等を準備しておくべきです。

### <NK承認品・JIS製品・ISO品質管理等>

Q5-23 NKの承認を得たもの、JIS製品を購入して使用している場合にも材料宣誓書は、提出しなければならないのでしょうか。

A5-23 NKの承認を得たものであっても、JIS製品でも、インベントリ作成に必要なデータである材料宣誓書を提出することが必要です。

Q5-24 例えば、リングについて、JIS規格品でありながら、微妙な材料成分に添加剤を含んでいると考えた場合、材料宣誓書の提出が難しいメーカーがあると思われます。JIS規格で強制はできないのでしょうか。

A5-24 JIS規格品でも、材料宣誓書が必要です。基本的には、法律が異なること、同じ目的の化学物質規制においても、対象物、レベルが異なることから、難しいことと思います。

Q5-25 材料宣誓書は、材料安全データシート(MSDS)と別なものであるが、MSDSを材料宣誓書と見なせないでしょうか。

A5-25 MSDSと材料宣誓書では、規定されている法律・規則が異なるため、対象とする物質、申告の閾値が異なります。したがって、材料宣誓書を入手しておく方が良いかと思ひます。

Q5-26 有害化学物質の帳票にJGPSSIの様式を使用している場合、材料宣誓書に転用可能でしょうか。

A5-26 旗国又はROは、インベントリ作成を電子的に処理することを検討しており、また、製品輸出入における相互利便性確保の観点からも、材料宣誓書は国際的な統一様式の採用が検討されています。このため、JGPSSI様式は基本的に使用できませんので、同様に記載されている情報を基に材料宣誓書を作成する必要があります。

### <書類の保管・言語>

Q5-27 材料宣誓書および供給者適合宣言は日本語でしょうか。英語でしょうか。

A5-27 これらは、条約証書ではないので、法的に、言語に関する規定はありません。しかし、造船所は、インベントリを条約証書の添付書類として英語で用意しなければならないため、造船所からは少なくとも英語表記が求められると思われま

Q5-28 メーカーから提出された材料宣誓書等の書類に対する造船所の書類保存期間はどの位でしょうか。また、メーカーでの書類保存期間はどの位でしょうか。

A5-28 材料宣誓書及び供給者適合宣言書等の保存期限等は、国内法制化の際に検討されるものと思われま

Q5-29 船主に引き渡す図書に、材料宣誓書等を含めた方が良いでしょう。この場合、紙データとすべきでしょうか、電子データとすべきでしょうか。電子データの場合、ソフトウェアはどうすべきでしょうか。

A5-29 船舶所有者の材料宣誓書・供給者適合宣言書に係る保管義務等は、国内法制化の際に検討されるものと思われま

なお、NKが開発している PrimeShip-INVENTORY には、インベントリ作成機能の他、材料宣誓書等の電子データの作成・出力機能も付加されており、必要な図書を任意に出力することができるようです。

### <材料宣誓書・供給者適合宣言書の ID 番号>

Q5-30 材料宣誓書と供給者適合宣言書のID番号は、何のためにあるのでしょうか。

A5-30 材料宣誓書に対応する供給者適合宣言書を判別するための番号です。この番号が無いと、材料宣誓書に対応する供給者適合宣言書を特定できなくなります。

Q5-31 ID番号は、誰が決定すべきでしょうか。

A5-31 書類の作成者である供給者が番号を決定します。

Q5-32 ID番号はメーカー側でどのような記号(数字)を記入すれば良いのでしょうか。

A5-32 特段の決まりはありません。供給者として、将来にわたって同じ記号・番号が重複しないように工夫して下さい。

Q5-33 メーカーとして、文書管理の都合上、材料宣誓書の欄外に文書管理番号などを記入しても問題はないでしょうか。

A5-33 ID番号とは別の文書管理番号を作ることは構いませんが、旗国又はROは、国際的な統一様式のもの材料宣誓書の電子データを基に、ソフトウェアを用いてインベントリ作成及び承認を電子的に行うことを計画しているため、造船所に提出する材料宣誓書の欄外に文書管理番号等を附すことは物理的に困難です。材料宣誓書上に記載するのではなく、ID番号と文書管理番号との対応表を作るなどして文書管理を行ってください。

## ●材料宣誓書の作成について

### <一般>

Q6-1 船用機器メーカーから、提出される材料宣誓書のデータを何らかの形で共通データとして蓄積、公開していくという考えはあるのでしょうか。

A6-1 NKのインベントリ作成ソフト PrimeShip-INVENTORY を用いた場合、船用機器メーカー等から造船所に対して、材料宣誓書を電子データで提出することが必要であることから、そのデータが間違いなく船用メーカーが作成したものであるということを、何らかの形で確認する必要があるものと考えております。このため、船用メーカー等が作成した材料宣誓書のデータベースを作成して照合する方法も考えられますので、今後、関係者間で調整したいと思います。

Q6-2 船舶に搭載する機器の中で、表A、Bに示された物質が含まれていない機器についても、材料宣誓書を提出しなければならないのでしょうか。

A6-2 含まれていないと言う情報も重要な情報です。機器名を記載し、「有害物質がない」という記載を明示した材料宣誓書の提出が必要です。

Q6-3 表A、B物質に示された物質が閾値未満の場合で(無の場合)有害物質の重量の記載が必要でしょうか。

A6-3 材料宣誓書の「閾値以上の含有 有/無」欄が「無」の場合は、有害物質の重量の記載は不要です。

### <記入要領>

Q6-4 船舶の全ての品目を洗い出すと何千点にもものぼります。その中で、明らかに無害なものに関して見分ける作業も膨大です。このような問題についての対策を教えてください。

A6-4 条約上、新造船インベントリ作成手順は、素材供給者・部品供給者・製品供給者がそれぞれ自己申告方式により製品に含有される有害物質情報を造船所まで情報提供しようとするシステムを採用しています。情報を漏れなくインベントリ作成者に提供するためには、全品目について材料宣誓書による自己申告が必要です。材料宣誓書の記載事項の振り分けは膨大な作業になることが予想されますが、NKが作成する PrimeShip-INVENTORY を利用することにより振り分け処理及び有害物質の自動集計等大幅な省力化が可能となることから、全ての構成部品毎に整理する必要は省略できません。

造船所としては、機器・材料に関する全ての取引先から、材料宣誓書・供給者適合宣言書を集めることが大事です。

Q6-5 軸に黄銅を巻いた材料を納入している。それぞれのメーカーからのミルシートをそのまま、造船所に提出しても良いでしょうか？

A6-5 ミルシートのデータを基に材料宣誓書を作成する必要があります。

Q6-6 材料宣誓書中、有害物質の「使用部位」はどのように記載すれば良いのでしょうか。

A6-6 当該製品中で、有害物質を含む部品・材料を特定できる情報(部品名・位置等)を記入して下さい。

機械装置に数種類の鉛化合物を使用している場合、使用部位の情報欄に使用する部品名を列挙し、機器全体の鉛化合物の合計値を記入して下さい。

Q6-7 材料宣誓書に船番を記入するようになっていますが、どの船に使用するか不明な場合、どのように記入すべきでしょうか。また、上流メーカーからの有害物質の含有情報は、下流メーカーに流れて、最終的にどのような形で造船所に行くことになるのでしょうか。

A6-7 MEPC59 において採択されたインベントリ作成ガイドラインにおける材料宣誓書の様式では、造船所名及び船番を記入する欄は無くなりました。上流メーカーは、一般部品毎に有害物質の含有情報について、材料宣誓書または類似の資料を作成し、下流メーカーに提出することになります。下流メーカーでは、上流メーカーの情報に自社情報を加えた材料宣誓書等を作成し、さらに下流メーカーに提出します。サプライチェーンにおいて、上流から下流に、順次、製品情報を受け渡すことにより、造船所に情報が集積されます。なお、最終的に造船所に納入するメーカー（一次供給者）は、所定の様式の材料宣誓書及びそれを保証する供給者適合宣言を提出する必要があります。

Q6-8 機器メーカーは、材料宣誓書等を出す際に、部品メーカー等の書類も出す必要があるか。

A6-8 部品メーカーが提出する材料宣誓書等は、機器メーカーが自社で製造する製品の材料宣誓書を作成するためのものです。このため、機器メーカーとしての材料宣誓書を造船所に提出すれば、部品メーカー等から納品された部品等の材料宣誓書等を提出する必要はありません。

#### <付属物等の取扱い>

Q6-9 造船所から、エンジ一式を受注し、ディーゼル機関本体、付属品（別置きのパンプ、漕し器等）、予備品・要具、その他（プロペラ、プロペラ軸、遠隔操縦装置等）が含まれる場合、全てを一枚の材料宣誓書にまとめても良いか。

A6-9 ディーゼル機関本体に附属し、船内の同じ箇所に置かれるものは、一枚の材料宣誓書にまとめても差し支えありません。しかし、別置き燃料供給ポンプなどについては、別葉として下さい。

有害物質を含有している複数の相違する機器類であって設置箇所が異なる機器類について、一枚の材料宣誓書にまとめて記載してしまいますと、インベントリ作成時にその材料宣誓書から設置場所毎の有害物質情報を分割することが造船所では不可能ですので、そのようなことの無いようにご注意下さい。

なお、予備品・要具については、インベントリ第1部ではなく、第3部に記載することになっているため、別の材料宣誓書として下さい。

（同様の事例）

- ・ 配電盤中の ACB、NFB 等の部品等の有害物質情報は、配電盤製作事業者が作成する配電盤の材料宣誓書にまとめて記載します
- ・ 炭酸ガス消火システムの構成部品は船内の異なる箇所に設置されることから、表A・表B物質が含まれるものであれば、機器の設置場所ごとに材料宣誓書を作成しなければ、造船所は、インベントリの集計に困難を来します。ただし、これらの有害物質が含まれない場合、炭酸ガス消火システム一式について材料宣誓書を作成し、有害物質無しと申告すれば差し支えありません。
- ・ 補助機関3台の場合、3台が同一のものであれば、設置される場所にかかわらず、一枚の材料宣誓書に数量を3台とすれば良い。
- ・ 船尾廻り一式の契約でも、エンジンとプロペラでは船内に設置される場所が異なることから、別の材料宣誓書とすべき。
- ・ 制御盤にリミットスイッチを組み込んで納品する場合、制御盤の材料宣誓書の中に、リミットスイッチに使用されている有害物質名、合計の質量及び部品名を含めて記載して下さい

い。

- ・ パッキン・ボルト・ナット等を単品扱的に納品する場合は、種類・形式ごとに材料宣誓書が必要になります。この場合、これら部品にメッキ等が施されている場合、メッキの有害物質の取扱いに注意が必要です。

多数の弁等であっても、個々の種類・製品毎に有害物質情報を提出する必要があります。

Q6-10 業務用冷蔵庫では、材料宣誓書を作成するにあたって、各部品(モーター・配線・本体材質など)について、有害物質に関する情報を記載すべきでしょうか。

A6-10 冷凍室・冷蔵室のように、船舶の構造を利用したものでなければ、(通常の据え置き型の冷蔵庫等)表Dに掲げられている民生品としての扱いになります。この場合、材料宣誓書は不要です。民生品以外のものであれば、全ての構成部品について、有害物質に関する情報を収集し、業務用冷蔵庫として材料宣誓書を作成する必要があります。

Q6-11 造船所に納入するアジロ鎧装電線には、鉛が用いられています。材料宣誓書はどのような単位でまとめれば良いのでしょうか？

A6-11 電線の種類毎に鉛の量も変わるので、種類別に1mあたりの鉛の量を申告して下さい。

#### <作成が困難な場合>

Q6-12 船用機器メーカーは、造船所・船主に材料宣誓書を提出する義務があります。しかし、下請け、素材メーカーは、船用だけでなく、陸用も扱っており、材料宣誓書の提出が困難であれば、船用機器メーカーが自分で分析をして出さなければならないのでしょうか。

A6-12 造船所から発注を受けた船用機器メーカーは、造船所に対して、材料宣誓書を提出する必要があります。船用機器メーカーの調達先である素材・部品メーカーから十分な情報が得られない場合、分析等を含め、メーカーの責任において材料宣誓をしていただく必要があります。

これは RoHS 指令、Reach 規制も同様です。電機メーカー、自動車メーカーは、より多くの対象物質に対して、材料宣誓書を出しているため、これら業界に対応している素材メーカー等であれば十分に対応できると思われれます。

Q6-13 中国・韓国等の海外調達品は、対応が難しいと思われれます。

A6-13 条約発効後、締約国は条約に定められた義務を履行しなければならないこととなっています。当協会が2007年より開催していますアジア造船技術者フォーラムなどで、今後とも諸外国への情報提供と連携を図って参ります。

Q6-14 材料宣誓書を収集できない場合に、カタログ等から作成しても良いのでしょうか。

A6-14 カタログを作成する際に、製品に含有している有害物質に関する分析等を行っているのであれば、同一仕様の製品である限り、特に問題はありませぬ。

## ●供給者適合宣言書の作成について

Q7-1 ISO9001、または、ISO14001を持つ場合、供給者適合宣言(SDoC)を免除できるのでしょうか。

A7-1 供給者適合宣言書は、供給者が、適切な品質管理システムにより製品を製造していることを宣言するものであり、ISO9001、ISO14001を取得していても、造船所への供給者適合宣言書の提出は必要です。

ISO9001、ISO14001において、有害物質に関する品質管理を行なっている場合、供給者適合宣言を発行するための要件を満足していると判断されます。この場合、供給者適合宣言書の4. 及び5. の欄に、有害物質管理について定めている文書名等を記入して下さい。

Q7-2 供給者適合宣言書の要求事項は、必ず文書化しておかなければならないのでしょうか。小さい会社であるので、文書化に無理があります。

供給者適合宣言書の(4)(5)にある情報の有無は必要でしょうか。小さなメーカーの場合には無理があるときはどうすれば良いでしょうか。

A7-2 材料宣誓書を作成する上で、有害物質管理に関するある程度の文書管理が要求されます。

対応が困難な場合、納品先事業者と相談の上、対応を検討願います。

供給者適合宣言書の(4)(5)にある情報については、材料宣誓書を作成する上で、何らかの文書管理は必ず行なっているはずであり、それを記載してください。

Q7-3 ISO9001、ISO14001を未取得のメーカーに供給者適合宣言書を出してもらう場合は、どのようにすればよいでしょうか。

A7-3 供給者適合宣言書に記載が求められる要求事項は、ISO 取得事業者しか記載できない訳ではありません。会社方針や管理システム(法令を遵守し化学物質含有情報を管理する体制)が構築されているのであれば、特に問題はありません。

Q7-4 供給者適合宣言書の要求事項(法令の遵守、化学物質含有情報の入手)について、造船所においても適合していることを確認すべきでしょうか。

A7-4 確認は必要ですが、条約は製造者の自主的な取り組みを要求しているものであり、条約に基づいて造船所から立入り等の行為を行なうことは適切ではないと思います。

Q7-5 供給者適合宣言書1枚のみの提出が必要と考えております。自己責任において作成している社内の書類の提出を要求されることはあるのでしょうか。

A7-5 製品の納品時には、基本的に材料宣誓書及び供給者適合宣言書が必要です。ただし、納品先から有害物質管理に関する文書閲覧等を要求される可能性はあると思います。

Q7-6 営業所、又は事業所がある場合、供給者適合宣言書は、その営業所から、作成し提出することで問題ないでしょうか。

A7-6 社内の規定で発給権限を有しておれば可能です。

Q7-7 供給者適合宣言書に記入する Object of the declaration(「適合宣言の対象」)欄は納入する機器の一般的な名称でよろしいでしょうか。又は機器の型式で記入する必要があるでしょうか。

A7-7 供給者適合宣言書は、材料宣誓書の適合性を担保する資料ですから、材料宣誓書

に記載されている Product Name(「製品名(一般製品名または製造者による製品の名称)」欄と Product Number(「型式」・「製品番号」(製造者による識別のための))欄に記載した事項を記載して下さい。

なお、同一の製品(同一設計に加えて、構成材料も同一の場合)を多量に製造する場合には、1枚の供給者適合宣言でカバーすることも可能です。その場合には「同一の製品を明確化して、記載することとなります。

## ●PrimeShip-INVENTORY

Q8-1 造船所において材料宣誓書・供給者適合宣言書を集計してインベントリを作成するためのソフトウェアである PrimeShip-INVENTORY は、いつごろから使えるのでしょうか。

A8-1 日本海事協会が開発中の「PrimeShip-INVENTORY」は、現在試験的な運用を行っており、そこで得られた知見等を基に改修し、2009年9月頃から利用できる見込みです。  
なお、PrimeShip-INVENTORY は、無料で配布する予定と聞いております。

Q8-2 NKが、インベントリ作成ソフトウェアを開発し、提供しようとしていますが、他の船級協会の動向についてご存知でしょうか。また、NKが作成した PrimeShip-INVENTORY を使用して他の船級協会にインベントリを提出してよいのでしょうか。

A8-2 他の船級協会において、同様のソフトを開発しているという話は聞いておりません。  
また、PrimeShip-INVENTORY は、他船級船であっても、作成可能です。  
他の船級協会の取扱いについては、その船級協会へお問合せください。

Q8-3 他船級のソフトウェアが混在することで、データ交換など混乱しないようにして欲しい。

A8-3 PrimeShip-INVENTORY は他船級船でも利用できるように考えておりますが、他船級で同様のソフトが開発されている場合でも、材料宣誓書に記載する内容は同一ですので、メーカーの皆様に混乱が生じることは無いものと考えております。なお、他船級とも意見交換して、混乱が生じない様に努力したいと考えております。

Q8-4 材料宣誓書用のデータフォーマットを提供する予定はないのでしょうか？

A8-4 NKでは、造船所殿が PrimeShip-INVENTORY でインベントリを作成するために必要な材料宣誓書のデータを作成するツール(Excel ファイル)を開発し、必要な方に無料で配布しております。このツールを用いて材料宣誓書を作成して、電子データを造船所に送付して下さい。

材料宣誓書作成ツールは、船技協の Website でも入手可能です。

Q8-5 メーカーでも部品・材料メーカーからの材料宣誓書を集計して、造船所に提出する作業が必要です。このためのソフトウェアを提供する予定はないのでしょうか？

A8-5 NKでは、材料宣誓書作成ツールの機能アップ版を作成する方向で検討していません。

Q8-6 PrimeShip-INVENTORY は、船主が行うインベントリ第2部及び第3部の作成作業を支援できるのでしょうか。

A8-6 今後、一般に普及するソフトにおいては、第2部及び第3部も作成できるように改修する予定です。

Q8-7 材料宣誓書のデータを電子データでやり取りする場合、メールでのやり取りが多くなると思うがファイルサイズを出来るだけ小さくして欲しい。

A8-7 NKが開発した材料宣誓書作成ツールで電子データを作成した場合、材料宣誓書データは約1KB のデータとなります。

Q8-8 Primeship-INVENTORY へ、船用メーカーから入手する材料宣誓書・供給者適合宣言書を入力する際に、これらの書類の書式に制約があるのでしょうか。

マイクロソフトのエクセルファイルのデータは、そのままインポートできないのでは

か。

A8-8 Primeship-INVENTORY では、MDデータの記入漏れ等のミスを防ぐため、所定の材料宣誓書作成ツール(Excelファイルで無料配布)を利用して作成したデータのみ、インポートすることが可能となっております。所定の材料宣誓書作成ツールを利用して作成したデータは、そのまま入力できます。

なお、他の形式や紙で受け取った場合には、造船所で材料宣誓書作成ツールを用いてデータを作成するか、Primeship-INVENTORY 上で手入力していただくこととなります。

Q8-9 零細企業等から、手書きによる材料宣誓書の提出がありました。このような場合、どのように対応すればよいでしょうか。

A8-9 造船所で材料宣誓書作成ツールを用いてデータを作成するか、Primeship-INVENTORY 上で手入力していただくこととなります。

Q8-10 Primeship-INVENTORY のロケーションモデルに内航船のような大きさの船を入れて欲しい。

A8-10 ロケーションモデルは造船所側で自由に作成できます。

Q8-11 ロケーションは、どの程度に区切るべきでしょうか。

A8-11 ロケーションは、船を解撤する際に有害物質等の位置を特定するための情報です。このため、一般配置図に記載されている区画、フロア単位で区切ることが適当です。ロケーションモデルを参考にしてください。

Q8-12 「船舶の図面に基づき、船の全ての区画を網羅する位置リストを作成する。」とありますが、機器類及びタンクなどについて、具体的に、どのように表現すべきでしょうか。

配管、ダクト及び電線などは、位置リストにどのように記載すれば良いでしょうか。

A8-12 船内の全てを区切り、それぞれに付けた位置名称(ロケーション名)の一覧が位置リストです。有害物質を含有している機器類及びタンクなどは、配置されている場所のロケーション名を記載して下さい。なお、配管、ダクト及び電線などは、配置されている全てのロケーション名を記載するか、または、それらを包括するロケーション名を記載して下さい。

Q8-13 現存船について、材料宣誓書を用いたインベントリ作成を行う場合、NKはいつ頃からこの方法で作成されたインベントリの承認業務を開始されるのでしょうか。その開始の通知は一般に発表されるのでしょうか。

A8-13 既に鑑定業務として、材料宣誓書を用いて作成したインベントリの承認を行っております。具体的な話がある場合は、NKにお問い合わせ下さい。

Q8-14 専門家により作成された現存船インベントリに対するNKの承認作業は、どの程度の期間が必要でしょうか。

A8-14 専門家により作成された現存船のインベントリの内容(精度)等によるため、一概にどの程度の期間で承認できますということは申し上げられないと聞いております。

Q8-15 NKに提出するインベントリは全て PrimeShip-INVENTORY を用いて作成しなければならないのでしょうか。

A8-15 造船所によるインベントリの作成及びNKによる承認作業の効率化等を図るためにPrimeShip-INVENTORYを開発しましたので、可能な限り、当該ソフトを用いてインベントリを作成するようにしてください。なお、当該ソフトを用いずに紙で提出された場合、NKの

承認時間及び承認コストが余計にかかると聞いています。

Q8-16 NKは、PrimeShip-INVENTORY を用いて集計・作成されたものを承認することでしたが、材料宣誓書等の確認、集計・入力作業のミス等のチェックは、ソフトウェア上、考慮されているのでしょうか。あるいは、造船所が一つ一つ再確認しなければならないのでしょうか。

A8-16 造船所から提出された全ての資料(インベントリ、マテリアルリスト、MD、SDoC、関連図面等)について、NKでは、ソフトウェア上で検証(チェック)することを考えております。入力作業時の記入ミス等はソフトウェア上での確認は出来ませんので、造船所において、確認してください。

Q8-17 NKは、インベントリ承認にどの程度の期間を想定されているのでしょうか。

A8-17 現時点では承認するための検証事項等が明確に決まっていないため、具体的にどの程度の期間が必要かということを上げることは出来ません。なお、全て紙データで提出されたものについては、相当の時間を要すると思われませんが、NKが提供するソフトを利用して作成したものについては、承認期間が大幅に短縮されるものと思われま

Q8-18 NKへの承認申請のためのインベントリは紙データで提出されなければならないのでしょうか。電子データではだめでしょうか。

A8-18 NKへの承認申請のためのインベントリは、PrimeShip-INVENTORY を利用して電子データで提出するようお願いします。

## ◎現存船のインベントリ

### <全般>

Q9-1 現存船インベントリについて、自己認証のようにメーカーが果たすべき役割はあるのでしょうか。

A9-1 基本的に、専門家の作成する現存船インベントリにおいて機器、メーカーの責務はありません。但し、専門家が調査する際に、部品等に含まれる有害物質についてお問合せさせていただく場合があります。協会として、有害物質のデータベースを作成することとしており、メーカーの協力をお願いするケースがでてくるものと思います。

Q9-2 パッキン等にアスベストが入っている場合があります。アスベストの分析がコスト高になるのではないのでしょうか。

A9-2 メーカーや型番の判らないものはサンプリングが必要です。船技協としては、メーカー名、型番があるものは調査し、データベースに蓄積することとしています。このことにより、部品を照会するだけで、判定できるようにし、船主の負担を小さくしていきたいと考えております。

Q9-3 現存船インベントリ調査の説明で情報収集すべき事項が記載されていますが、造船所が支給していない図面が記載されています。支給すべき図面を明確化できないのでしょうか。

A9-3 説明でお示した図面等は、弊協会が実施した現存船インベントリ作成トライアルにおいて、有害物質の存在情報を効率的に収集するために有用であったものを例示したものです。このため、必ず用意しなければならないものではありません。

Q9-4 NK 船が 6500 隻既存船として今後、2012-2017年の5年間でインベントリ第 I 部を作成しないといけないこととなります。2012年に発効するとして、年間1,300隻のインベントリ作成をできるのでしょうか。

A9-4 日本の海運事業者が円滑に新条約に対応できるようにするため、

- ①事前にインベントリ調査を実施し、条約発効後、条約証書を取得できる制度を整備すること、
  - ②現存船インベントリ作成の専門家を早期に育成すること、
  - ③有害物質データベースの整備によりインベントリ作成の効率を上げること
- 等が検討されており、対応できるものと考えております。

Q9-5 現存船のインベントリ作成に要する時間はどれぐらいかかるもののでしょうか。例えば、内航タンカーを海外売船する場合、売却時までにとどれほどの準備期間が必要となるのでしょうか。

A9-5 船齢、船の大きさ、構造、図面及び書類の管理状態等により、大きく違いますが、これまでの調査では、専門家の図面・書類調査及び訪船調査の調査のみの工数として、150~250時間・人程度でした。これには、インベントリ等の書類の作成や、サンプリング分析及びその付帯作業等は含まれておりません。

インベントリ作成期間は、図面が十分に揃っていて、最低で1ヶ月程度は必要です。これに加え、国又は船級協会での手続きの時間も考慮する必要があります。図面、書類の不足等があると、問合せ等で時間がかかるため、インベントリ作成に3ヶ月位の時間的余裕を取っていただくことが適当と思います。

Q9-6 JG船を外国へ売船する時のインベントリ作成の具体例を示してもらえないでしょう

か。

A9-6 条約上、JG船もNK船も、インベントリ作成の手法等について違いはありません。

Q9-7 現存船のインベントリ作成について、いつ頃から作成し始める必要があるでしょうか。

A9-7 条約発効後5年以内にインベントリを所持しなければなりません。経過期間の終期には、集中することが予想されます。なるべく早めに日本船舶技術研究協会に相談下さい。

現存船のインベントリ作成は、図面調査・サンプリング計画等の作成・本船調査(サンプリング実施)等を要しますが、これまでの対応実績によると、本船調査はドック時に行うことが適当であり、図面調査は、ドックの2か月前に着手する必要があります。

なお、日本船舶技術研究協会は、専門家として現存船インベントリ調査業務に取り組む予定としており、また、日本海事協会のご協力を得て、条約発効前に前倒しで、これらの調査に着手しております。

Q9-8 現存船インベントリを作成する際、最近の新造船と同じ船主であれば流用して提出することは可能ですか？

A9-8 現存船インベントリ作成は、材料宣誓書による作成方法と、専門家による作成方法とがあります。前者については、当該船舶の機器等について材料宣誓書等を集めて作成する方法であり、後者は、専門家が調査して作成する方法です。どちらの方法でも、参考資料として利用できるものと思われませんが、そのまま流用することはできません。条約に定められた手続きに沿って行うことが必要です。

#### <条約証書への切り替え>

Q9-9 条約発効前にインベントリ調査を行い、NKが鑑定を行うという説明でしたが、条約発効後、無条件に条約証書もらえるのでしょうか。

A9-9 条約発効前に実施した鑑定につきましては、その後、船上機器の更新等が行われない限り、原則として、条約証書に切り替える予定です。

#### <修繕部品>

Q9-10 修繕の部品については、どのようにすべきでしょうか。

A9-10 運航中のインベントリ管理では、機器そのものが新しいものと取り替えられた場合、新規搭載扱いとなり、当該機器は、新造船並みに材料宣誓書及び供給者適合宣言書が必要となります。日常的な作業として、同一の部品に取り換える場合はインベントリの変更は不要です。

Q9-11 条約発効後、現存船に製品を交換して納入する場合はどのようになるのでしょうか。当該船舶が経過措置で条約証書を持たない場合、また、既に条約証書を持つ場合で違いはあるのでしょうか。

A9-11 色々なケースがありますので、その都度、具体的なものとして、国または船級協会にお問合せ下さい。

#### <専門家について>

Q9-12 船主から、これからの建造船について、現存船インベントリを作成するように依頼

されています。造船所が作ったものを条約証書に転換できないでしょうか。また、船主が独自で作成できないでしょうか。

A9-12 インベントリガイドラインでは、現存船インベントリ作成にあたり、二つの手法が示されています。

一つは、新船と同様、建造造船所が材料宣誓書及び供給者適合宣言書を基に作成する方法、もう一つは、知見を有する専門家が、必要な手順を基に作成する方法です。これからの建造船については、出来る限り前者の方式を取っていただくことしております。

後者の方法により現存船インベントリを作成する場合、専門家がインベントリの作成に当たりガイドラインで要求されている手順どおりに行われることが必要であり、これらの要件を満たさなければ、条約に基づいて作成されたものと認められないため、条約証書の発給は受けられないと理解しています。

船技協としては、国土交通省・日本海事協会と協議しており、船技協が将来、専門家集団として業務に当たることを前提として、現存船インベントリの作成を行い、条約発効後、条約証書へ転換できるようにしたいと考えています。

Q9-13 NKとして専門家のイメージはどのようなものでしょうか。

A9-13 条約上、専門家の要件は定められておりませんので、現時点でどのような者が専門家といえるのかということは、一概には申し上げられません。

船技協は、これまでインベントリ作成の調査研究を行っており、インベントリ作成に関するノウハウを備え、船舶、有害物質等に関する知見も有していますが、今後、船技協以外にも、専門家として業務を実施したいという事業者が出てくるものと思っています。

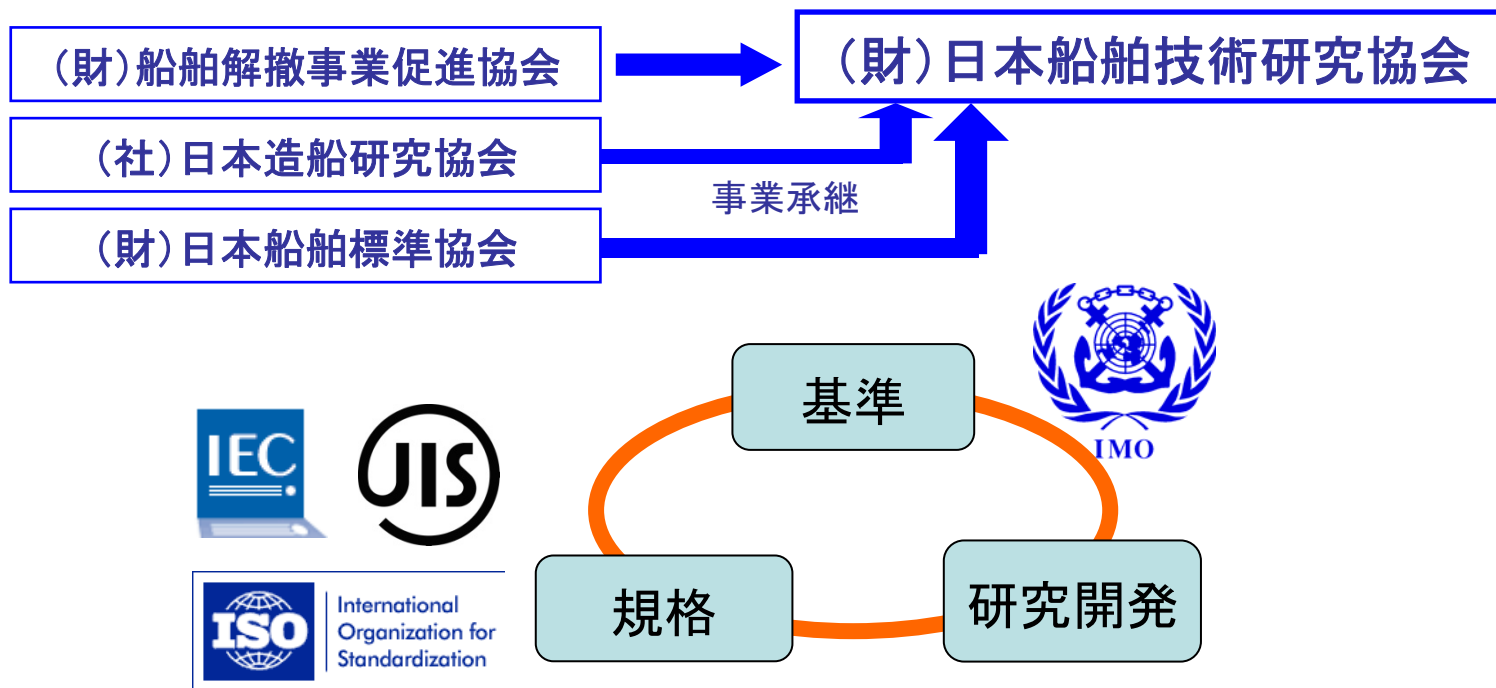
財団法人 **日本船舶技術研究協会**  
**Japan Ship Technology Research Association**



## 設立目的と事業

2005年4月、(財)船舶解撤事業促進協会(1978年設立)を母体として、(社)日本造船研究協会(1952年設立)及び(財)日本船舶標準協会(1969年設立)の事業を承継して発足。

海運産業・造船産業等の海事産業の発展、海上輸送の安全確保、海洋環境保全、船舶の性能向上・品質確保等を目指して、産・学・官の力を結集して、国際基準策定にかかる調査研究、船舶関係工業標準化事業、船舶技術に関する調査研究事業並びに付帯する事業を進めています。



本協会は、

- ・ その事業の高い公益性から、国土交通大臣による特定公益増進法人の指定を受け、本協会及び賛助会員に対して法人税及び所得税についての優遇措置がなされています。
- ・ 日本財団が実施する融資制度の推薦団体の指定を受けています。
- ・ 造船及び船用工業における発明考案に係る国土交通大臣、地方運輸局長表彰等の推薦を行っています。

# (財) 日本船舶技術研究協会の組織

## 賛助会員

(182)

商社

損害保険会社

物流企業

海運会社

鉄鋼会社

造船会社

船用工業

舟艇産業

研究機関

船級協会

学会

公益法人

コンサルタント

等

評議員会

理事会

(非常勤)  
会長 馬淵 隆之  
(常勤)  
理事長 津田 尚輝  
専務理事 篠原 孝雄  
常務理事 古澤 政一  
〃 田中 護史

事務局

審議役

顧問

船舶技術  
戦略委員会

監事

総務  
グループ

総務チーム

経理チーム

企画・研究開発  
プロジェクト  
グループ

調査チーム

基準・規格  
グループ

国際戦略チーム

安全・環境研究  
チーム

主任研究員

標準化チーム

業務グループ ( フロシオ事業  
インベントリ事業 )

研究開発  
プロジェクト

標準部会

調査研究  
プロジェクト

# 船舶技術に係る基盤強化事業

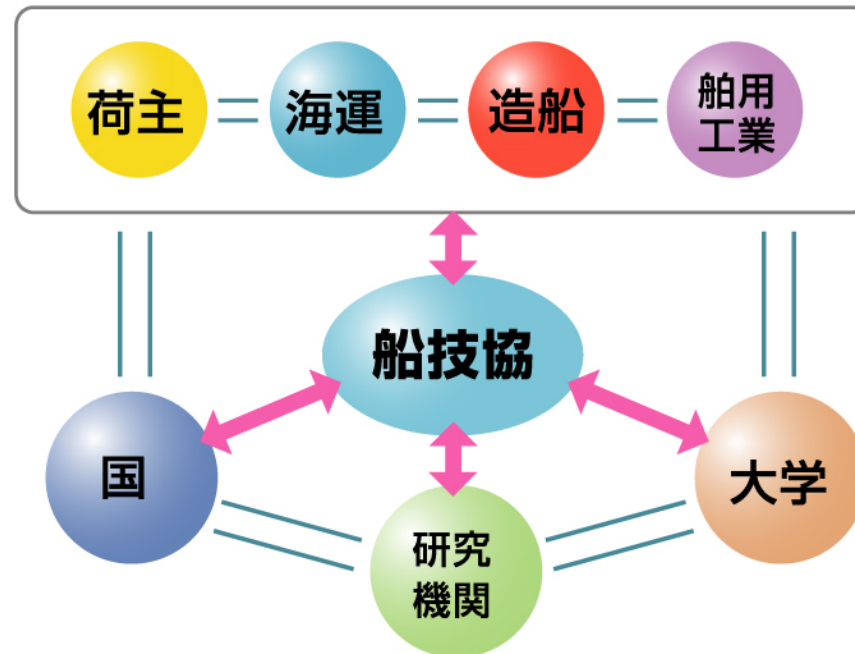
## ■ 船舶技術戦略の策定

**船舶技術戦略委員会**  
委員長 中西 堯二  
(独)海上技術安全研究所 特別顧問

### 委員

海運業界	6名
造船業界	6名
船用工業会	2名
学会・大学	3名
研究所	1名
船級協会	1名
国土交通省	2名

## ■ プラットフォーム



# 基準調査研究事業

基準調査研究事業は、我が国の産学官の衆知を集め、最先端の研究及び技術と知識を活用して、海事産業に最適な国際基準案を策定する事業であり、日本の提案としてIMOでの議論の基とするものです。

## ■調査研究

### 2009年度の調査研究プロジェクト一覧

- No. 1 水素燃料電池自動車の海上輸送に関する調査研究
- No. 2 e-Navigation 戦略の実施に関する調査研究
- No. 3 新世代復原性基準に関する研究調査
- No. 4 船舶の大気汚染防止に係る基準に関する調査研究
- No. 5 船舶の構造破壊防止に係る基準に関する研究調査

## ■国際会議等への参加

## ■アジア造船技術フォーラム

## ■ 国際規格の作成及び維持・管理

本協会は、ISO、IECにおける船舶分野の審議団体として、国際標準化事業に参画し、国際標準原案の提案、審議を行っています。



## ■ 船舶部門日本工業規格 (JIS F) の作成及び維持・管理

本協会は、船舶関係の国内規格であるJIS Fの原案作成及び維持・管理を行っています。

本協会では、JIS F規格を有効に使用するために、全規格を収録した和文・英文規格集CDを刊行しています。

(2009年度版の規格集には、約470規格が収録されています。)



## 研究開発事業

### ■ 研究開発プロジェクト育成

- ① 船舶技術動向調査
- ② 研究開発プロジェクト育成事業

### ■ 研究開発事業(主な成果と新たな展開)

- ① 天然ガスハイドレート輸送船の研究開発(～2008年度<終了>)
- ② 実海域性能評価指標(海の10モード)の開発(～2008年度<終了>)
- ③ 温室効果ガス(GHG)排出削減技術に関する研究開発(2009年度<新規>～)
- ④ 大型コンテナ船の極厚鋼板溶接継手からの脆性破壊発生防止に関する調査研究(～2010年度<継続>)
- ⑤ 総合的な防食性能向上のための研究開発(～2009年度<継続>)
- ⑥ 革新的プロペラ設計法の研究開発(～2009年度<継続>)
- ⑦ 低速肥大船の2軸船型に関する研究(～2009年度<継続>)



### ■ 造船産業における戦略的研究等の活性化促進事業

船尾部設計技術の高度化及び艤装品品質管理システムの開発促進(～2009年度<継続>)

## 連携事業

- ### ■ 国際海運における温室効果ガス(GHG)削減に向けた総合戦略の策定
- (2008年度<終了>)

- ### ■ 国際海運におけるGHG排出削減に向けた総合対策
- (2009年度<新規>～)

- ### ■ シップリサイクルシステムに関する調査研究
- (～2010年度<継続>)



## 国際基準等への適合支援事業

### ■フロシオ事業

ノルウェー規格「NS476」に基づく資格認定機関であるフロシオの、日本での資格認定機関として、塗装検査員の資格認定事業を行っています。

### ■インベントリ事業

現存船に関するインベントリ作成に関する事業を行っています。

## 広報・普及事業

### ■海外情報収集事業

本協会の事業の推進に必要な船舶技術に関する情報を収集すると共に、事業活動で得られた情報を加えて、分析し、賛助会員の皆様への配布を行っています。また、船舶関係ジェトロ事務所と連携して、船舶技術に関する情報の収集・分析等の事業を行っています。

### ■成果の普及活動

本協会の事業活動で得られた成果等について、賛助会員を対象とした成果報告会等を開催しています。

### ■情報サービス事業

本協会の事業活動を紹介すると共に、船舶技術に関する有益な情報を賛助会員の皆様へ提供するウェブサイトサービス、メールニュース発信サービスを行っています。





本資料は、競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

シップリサイクル  
「シップリサイクル条約とインベントリ作成について」

2009年(平成21年)11月発行

発行 財団法人 日本船舶技術研究協会

〒105-0003

東京都港区西新橋1-7-2 虎の門高木ビル5階

電話 03-3502-2133

FAX 03-3504-2350

本資料の無断転載、複写、複製を禁じます。