

シッパーサイクル関係FAQ

本 FAQ は、現時点での条約案文に基づいて作成しています。今後の条約審議により、案文が変更される可能性があります。また、国内における取扱いに関しましても、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、あらかじめご了承願います。本 FAQ は、最終的なものではありません。

◎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: 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: 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、シッパーサイクル条約がその目的に沿って、適切かつ実効あるものとされ、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、日本船用工業会では、船用工業事業者のための材料宣誓書作成支援ソフト(シッププロダクトインベントリーシステム)の作成を行いました。さらに、日本中小型造船工業会では、新造船インベントリ作成試行実験を実施しているなど、複数の工業会、研究機関におきまして、様々な取り組みが行われています。

◎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、決定していません。2008年10月に開催される IMO/MEPC 会合において条約案が策定され、2009年5月に開催される採択会議において採択される見込みです。

IMO の条約は、締約国数と船腹量で発効要件を定めるのが一般的ですが、今回の条約はその性質上、解撤国能力も付け加えることを我が国から提案しています。この提案では、主要解撤国である中国とインドが批准すれば、発効要件を満足可能と思います。

各国が条約を批准し、条約の発効要件を満たした日から所定の期間(通常1年後)に条約は発効します。

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: 条約の発効要件により、左右されますが、主要海運国においても、早期の批准が見込まれ、また、中国・インドといった解撤国も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る。

<対象船舶>

Q2-3: 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。

A2-3: 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、概ね170GT程度以上、それ以外の船舶であれば概ね350GT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。

Q2-4: 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。

A2-4: 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>

Q2-5: 条約の新船・現存船の区分はどのようになっていますか。

A2-5: 新船は、条約発効後に契約が結ばれる船舶

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。

Q2-6: 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が、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。

A2-6: 条約発効後、5年以内でも、解撤する船、海外売船する船は、その時点で条約が適用されます。

<違反と罰金>

Q2-7: 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。

A2-7: 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。

<AFS条約>

Q2-8: 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。

A2-8: 別の条約であり、不要にはなりません。

◎インベントリ全般

<一般>

Q3-1: インベントリに記載すべき箇所としては、機関室のみでよいでしょうか。

A3-1: 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。

Q3-2: 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。

A3-2: 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。

Q3-3: 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。

A3-3: 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。

<有害物質・第Ⅰ～Ⅲ部、表A～D>

Q3-4: 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。

A3-4: 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。

Q3-5: 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。

A3-5: 現在提案されているガイドライン案(MEPC56/3/2)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)。

Q3-6: 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。

A3-6: 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。

Q3-7: 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。

A3-7: 表Dについては、材料宣誓書の入手は必要ありません。

Q3-8: 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。

A3-8: 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。

Q3-9: 船舶に支給される物品の取扱いはどうなりますか。

A3-9: 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)又は最終検査のいずれかで確認することになります。

◎グリーンパスポートについて

Q4-1: 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。

A4-1: グリーンパスポートは IMO が定めた非強制的ガイドライン(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りません。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。

Q4-2: 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。

A4-2: 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る。

◎新造船のインベントリ

<有害物質、閾値について>

Q5-1: 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)

A5-1: 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、シップリ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。

Q5-2: 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。

A5-2: バーゼル条約で規制されている物質とシップリ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、シップリサイクル条約で規定される物質が対象になります。「はんだ」には、シップリ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、インベントリに明記される必要があります。

Q5-3: 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。

A5-3: 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。この解釈では、メッキも、メッキのみで一つのホモジニアスマテリアルと考えられ、メッキに含有される対象物質が閾値を超える場合、材料宣誓書への数値の記載が必要です。

Q5-4: 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。

A5-4: 均質材料ごとに考えます。

<作成作業量・コストについて>

Q5-5: 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。

A5-5: 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自己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日本船用工業会のソフトを利用して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、日本海事協会が作成予定のソフトで集計・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。

●材料宣誓書・供給者適合宣言書

<作成者、作成範囲>

Q6-1: 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。

A6-1: 含まれていないという情報も重要な情報です。構成機器名を列挙し、「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。

Q6-2: 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入手し、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。

A6-2: 製品メーカーは、構成部品や材料の購入先から、部品、材料に関する材料宣誓書及び供給者適合宣言書を入手し、それらを集計し、製品に関する材料宣誓書及び供給者適合宣言書を作成し、造船所に提出する必要があります。

造船所は、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基に集計し、有害物質の所在する位置情報の記入とともに、インベントリを作成することになります。

現在、国や船級協会は、検査の手法に関する検討を重ねています。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、基本的には提示が求められるものになると思われますが、信頼できるシステムを使用したもの等については、提示免除とすることも検討されている模様です。

Q6-3: 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。

A6-3: 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。

Q6-4: 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。

A6-4: 造船所に材料宣誓書を納入する責務は、造船所と契約した船用機器メーカーが負うこととなり、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。

Q6-5: 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のでしょうか。

A6-5: ユニット名、設置場所および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います。

Q6-6: 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。

A6-6: 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。

<作成が困難な場合>

Q6-7: 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。

A6-7: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。この場合、メーカーが仕様を変更した場合、その都度、分析等が必要になります。

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ます。

Q6-8:中国・韓国等の海外調達品は、対応が難しいと思われます。

A6-8: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。当協会が昨年より開催していますアジア造船技術者フォーラム(昨年は東京で開催)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。

<NK承認品・JIS製品・ISO品質管理等>

Q6-9: 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。

A6-9: 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。

Q6-10:例えば、O 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。

A6-10: 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。

Q6-11: ISO9000、ISO14000を持つ場合、供給者適合宣言(SDoC)を免除できるということを知ったのですが、本当でしょうか。

A6-11: 現在の議論では、ISO9000、ISO14000を取得していれば、供給者適合宣言を発行するための要件として、それ以上の追加要求事項はありません(すなわち、何も特別なことをしなくても適合宣言を出すことができます)。しかしながら、エビデンスとして、造船所への供給者適合宣言書の提出は必要です。

Q6-12: 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 を材料宣誓書を見せないでしょうか。

A6-12: 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、申告の閾値が異なっています。したがって、材料宣誓書を入手しておく方が良いかと思われます。

<書類の保管・言語>

Q6-13: 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。

A6-13: 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

め、造船所からは日英の両方で要求されることになると思われます。

<保証・罰則>

Q6-14: 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。

A6-14: 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。

<その他>

Q6-15: 材料宣誓書は、世界中で標準化されないと、海外調達が難しくなるのではないのでしょうか。

A6-15: 様式は IMO のガイドラインで決められます。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。

Q6-16: 材料宣誓書、供給者適合宣言書が現時点でどれ位準備が進んでいるのでしょうか。

A6-16: RoHS 指令に取り組んでいる一部のメーカーを除き、ほとんどのメーカーが未対応です。これから準備に取りかかることとなります。

Q6-17: 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。

A6-17: 材料宣誓書の提出により情報収集が可能となるため、共通データベースの必要性はないと思います。個別機器のデータが他の機器に活用できるとは考えておりません。

●材料宣誓書作成支援ソフト(シッププロダクトインベントリーシステム)

Q7-1: 材料宣誓書作成支援ソフトは日本語対応のようであるが、英語では扱えないのでしょうか。

A7-1: 紹介した材料宣誓書作成支援ソフトの画面やメッセージなどの外観は日本語のみの対応となっており、英語表示は出来ません。

データについては、インベントリーの性質上、英語が必須であることから、材料宣誓書に出力するデータ(製品番号、製品名、備考など)を英語(半角英数)で登録することにより、問題はないと考えております。

材料宣誓書の Excel 帳票の英語表示版出力への対応を計画しています。

Q7-2: 材料宣誓書作成支援ソフトは、英語の Windows 環境でも使用可能でしょうか。

A7-2: 紹介した材料宣誓書作成支援ソフトの動作環境は以下の通りです。

OS: Windows 2000/XP(日本語) または Windows Server 2003(日本語)

ソフトウェア上の文字は全て日本語表示です。

このため、一般の英語 OS 環境では画面のレイアウトが崩れる可能性があります。英語 Windows 環境でのご利用の際は、日本語表示ができるように言語設定を変更していただければソフトは使用可能です。但し、日本での利用前提で作成しておりますので、動作保障はいたしかねます。

尚、ソフトウェアの外観の英語化に関しては今のところ予定しておりません。

Q7-3: 材料宣誓書作成支援ソフトのモニタとして造船所を加えるべきと考えます。適切な時期にドック数社を選んで協力依頼をしていただくことは可能でしょうか。

A7-3: 日本中小型造船工業会が造船所サイドでの実証試験を行っております。これらに参加していただくことが適当と思います。

Q7-4: 新造船のインベントリー用「材料宣誓書」の作成を支援するソフトは、今後、普及して行くのでしょうか。ソフトなしでも問題はないのでしょうか。

A7-4: 扱うデータ量により、決まってくると思います。

造船所では、扱うデータ量が多いことから、手作業で行うことが難しく、コンピューターで処理することになると思います。このため、電子データの送付を要請されることがあると思います。

日本船用工業会のソフトも、機器メーカーが調達部品、材料も含めて簡単に処理できるように作成されているものであり、機器メーカーには適切なものと思います。

本ソフトを含めて電子情報化が普及していくものと思います。

Q7-5: 材料宣誓書の作成を支援するソフトは、日本ユニシスのみなののでしょうか。

A7-5: 紹介した支援ソフトは、日本船用工業会が日本ユニシスに依頼して、作成したものです。条約発効に向けて、他のソフトウェアメーカーが参入する可能性はあります。

Q7-6: 日本船用工業会 & 日本ユニシスで説明のあった「システム」は、データ管理、宣誓書作成支援のためのシステムであり、個別データ調査、蓄積についてはあくまでも船用機器メーカーが地道に整理していく必要があると考えて、間違いはないでしょうか。

A7-6: その通りです。材料宣誓書のデータ処理を簡便に行うためのものであり、これらの材料宣誓書を漏れなく集めることが最も重要な作業です。

◎現存船のインベントリ

<全般>

Q8-1: 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。

A8-1: 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。

Q8-2: 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。

A8-2: 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。

Q8-3: 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。

A8-3: 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。

Q8-4: 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 部を作成しないとイケないこととなります。2012 年に発効するとして、年間 1300 隻のインベントリ作成をできるのでしょうか。

A8-4: 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。

Q8-5: 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なのでしょうか。例えば、内航タンカーを海外売船する場合、売却時までにはどれほどの準備期間が必要となるのでしょうか。

A8-5: 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、最低で一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三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。

Q8-6: 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。

A8-6: 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。

＜条約証書への切り替え＞

Q8-7: 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。

A8-7: 条約の案文、ガイドライン等が最終化されていないことから、現時点で実施した鑑定の、将来的に、無条件で条約証書に切り替えますとのお約束はできませんが、今後、条約等の変更があった場合には、変更部分への対応により、条約証書に切り替えることは可能であると考えています。

なお、インベントリの作成者についても、将来的に専門家としての承認が必要になり、また、定められた手順でインベントリを作成することが必要になります。

＜修繕部品＞

Q8-8: 修繕の部品については、どのようにすべきでしょうか。

A8-8: 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。

Q8-9: 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。

A8-9: 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、国及び船級協会にお問合せ下さい。

＜専門家について＞

Q8-10: 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。

A8-10: 現在、IMOで検討が進められているインベントリ・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、国や船級協会から承認された専門家が、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、専門家としてのステータスを取得した者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(目視／サンプリングチェック計画の承認等)が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。

Q8-11: 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。

A8-11: 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。

Q8-12: 将来の専門家集団のリスト等の作成・公表をお願いできないでしょうか。

A8-12: 条約に基づき、国等が専門家集団を承認することから、これらのリストは公表されるものと思います。