

IMO及びIACSの動向(3)

— IMOでの審議結果の紹介 —

国際室

1. はじめに

本誌においては、IMO（国際海事機関）及びIACS（国際船級協会連合）の動向を定期的に紹介している。

前々号において、「IMOの動向」として、IMO第85回海上安全委員会（MSC85）の審議結果を紹介したのに続き、今号ではIMO第86回海上安全委員会（MSC86）、シップリサイクル条約採択会議及び第59回海洋環境保護委員会（MEPC59）の審議結果を紹介する。また、IMO案件ではないが、主要な関心事であるILO（国際労働機関）で採択された、2006年ILO海事労働条約の概要及び現状についても紹介する。

なお、本会は船級協会としての経験や情報を活かして、IACS又は日本代表の一員として上記会合に参加している。

2. IMOの動向

2.1 第86回海上安全委員会（MSC86）

2009年5月27日～6月5日にロンドンIMO本部にて開催

された第86回海上安全委員会（MSC86）の審議概要を紹介する。

2.1.1 採択された強制要件

次の改正条約、強制要件が採択された。

- (1) SOLAS II-1/3-5、アスベスト含有材料の新規搭載全面禁止に関する改正

これまで特殊機器に対してはアスベスト含有材料の使用が例外的に認められていたが、これを全面的に禁止する改正が採択された。

適用：2011年以降新規設置される材料に適用

影響：現状でもアスベストを使用した機器は極一部に限られるため、影響は限定的

- (2) SOLAS V/19、電子海図情報表示装置（ECDIS）及び航海当直警報システム（BNWAS）の搭載義務化

ECDIS（航海用電子海図をCRTや液晶画面に表示する装置）及びBNWAS（居眠り等当直者の異常を感知した場合に、船橋、船長室等に警報を発する装置）の搭載を義務化する改正が採択された。

適用：表1及び表2参照

影響：現存船に対しても要求されるため前広な準備が必要

表1 電子海図情報表示装置（ECDIS）の搭載義務化の適用

建造日	船種	総トン数	適用
2012年7月1日以降	旅客船	500GT以上	完工時
2012年7月1日より前			2014年7月1日以降の最初の検査まで
2012年7月1日以降	タンカー	3,000GT以上	完工時
2012年7月1日より前			2015年7月1日以降の最初の検査まで
2013年7月1日以降	タンカー以外の貨物船	10,000GT以上	完工時
2014年7月1日以降		3,000GT以上 10,000GT未満	
2013年7月1日より前		50,000GT以上	2016年7月1日以降の最初の検査まで
		20,000GT以上 50,000GT未満	2017年7月1日以降の最初の検査まで
	10,000GT以上 20,000GT未満	2018年7月1日以降の最初の検査まで	

表2 航海当直警報システム（BNWAS）の搭載義務化の適用

建造日	船種	総トン数	適用
2011年7月1日以降	旅客船	全船	完工時
	貨物船	150GT以上	
2011年7月1日より前	旅客船	全船	2012年7月1日以降の最初の検査まで
		3,000GT以上	2013年7月1日以降の最初の検査まで
	貨物船	500GT以上 3,000GT未満	
		150GT以上 500GT未満	2014年7月1日以降の最初の検査まで

(3) SOLAS VI/1 及び 5-1、燃料油に対する製品安全データシート (MSDS) 備え付けの適用明確化

油及び燃料油を輸送する船舶に対して、燃料油搭載前についても製品安全データシート (MSDS) の備え付けが義務付けられていることを明確化するための SOLAS 改正が採択された。また、MSDS に含めるべき情報等を規定した勧告の改正も採択された。

適用: 本 SOLAS 改正は 2011 年 1 月 1 日から発効予定であるが、燃料油に対して MSDS の備え付けを義務付けた同規則の改正 (MSC83 採択、2009 年 7 月 1 日以降適用) の明確化であり、本改正の内容は、実質的に 2009 年 7 月 1 日から効力を有することに留意する必要がある。

影響: MSDS の所持を怠ると、PSC 等で指摘される可能性がある。

2.1.2 承認された強制要件 (次回 MSC87 で採択が見込まれるもの)

次回 MSC87 (2010 年 5 月) で採択が予定される強制要件が、次のとおり MSC86 で承認された。

- 油タンカー及びばら積貨物船用ゴールベースの国際船舶構造基準 (GBS) 及びこれを強制化するための SOLAS II-1/3-10 の改正
- 油タンカーの二重船殻区画の固定式炭化水素ガス検知装置の設置を要求する SOLAS II-2/4 及び関連する FSS Code の改正
- 救命筏の設計体重の変更 (75kg → 82.5kg) 及び救命艇の負荷離脱装置の新要件を規定した LSA Code IV の改正並びに設計体重の変更に関する試験勧告の改正
- 規定の要件を満足しない現存船の負荷離脱装置の換装を要求する SOLAS III の改正
- 貨物油タンク内部の防食措置を要求する SOLAS II-1/3 の改正

2.1.3 油タンカー及びばら積貨物船用ゴールベースの国際船舶構造基準 (Goal Based Standards : GBS)

(1) 背景

IMO は、従来、船級協会に委ねていた船体構造規則について、2010 年を目途として、より上位のゴールベースの国際船舶構造基準 (GBS) を開発すべく、本格的な作業を 2004 年に開始した。GBS は、第 I 階層「ゴール」、第 II 階層「機能要件」、第 III 階層「適合検証」、第 IV 階層「船舶に関する規則」、第 V 階層「業界規格」の 5 階層からなっている。

IMO 第 85 回海上安全委員会 (MSC85: 2008 年 12 月開催) で GBS 案及び関連 SOLAS 改正案がほぼ最終化された。しかしながら、船上への備え付けが要求される Ship Construction File (SCF) 用のガイドラインは審議未了と

なるとともに、第 III 階層の船級規則の GBS への適合検証に関しては、必要経費の総額及び誰が経費を負担するか等が不明確であったことから合意が得られず、MSC86 で継続審議することとなった。

(2) 審議結果

- (a) 「油タンカー及びばら積貨物船用ゴールベースの国際船舶構造基準 (GBS)」(第 I 階層～第 III 階層、強制要件) 及びこれを強制化するための SOLAS II-1/3-10 等の改正案が承認された。次回 MSC87 (2010 年 5 月) にて採択される予定である。

適用船舶

- 長さ 150m 以上の油タンカー
- 鉱石運搬船及び兼用船を除く、一層の甲板を備え、貨物区域にトップサイドタンク及びホッパーサイドタンクを設けた長さ 150m 以上のばら積貨物船 (いわゆる断面形状で定義されるばら積み貨物船のこと。CSR の適用対象と長さを除けば同一)

適用日案

- 1) 2015 年 1 月 1 日以降に建造契約が結ばれる船舶
 - 2) 建造契約がない場合、2016 年 1 月 1 日以降起工の船舶
 - 3) 2019 年 1 月 1 日以降に引渡しが行われる船舶
- (b) 「船級規則等の GBS への適合検証 (第 III 階層) 用ガイドライン」(非強制) については、次回 MSC87 での最終承認を前提に原則承認された。
- (c) 適合検証は、船級協会の自己評価 (Self Assessment) と IMO に選任された 3 人又は 5 人のチームによる監査 (Audit、但し、技術的な検証を含む) を組み合わせた新しい方法が合意された。
- (d) 船上への搭載が義務付けられる SCF 用ガイドライン (非強制) は、CESA (欧州造船工業会) が業界団体 (造船団体、船主団体及び IACS) を代表して MSC87 に修正案を提出することとなった。

2.1.4 船舶長距離識別追跡システム (LRIT)

SOLAS V/19-1 により LRIT の搭載が 2009 年 1 月 1 日以降要求され、2009 年 6 月 30 日まで LRIT システムの設置の完了を促進するための移行期間となっていた。LRIT の運用に必要な旗国が指定するデータセンターの運用状況は、運用中の国が日本を含むわずか 7 カ国と十分でないことが報告され、IMO はデータセンター運用状況を Web に公開するとともに PSC 実施に際しては当該運用状況を考慮するよう要請することが合意された。

2.1.5 海賊問題

ソマリア周辺海域において頻発している海賊及び船舶に対する武装強盗問題については、IMO 事務局長より、深刻度、緊急性及び国際協調の下での取組み強化の必要性について検討要請があり、長時間に渡り多くの国及び団体より護衛艦派遣等の取り組みや被害の実情についての発言があ

った。

これらの発言を考慮して、海賊及び船舶に対する武装強盗を防止するための勧告等について議論が行われ、職員や船舶を守るための船上での武器の所持は、海賊等のさらなる武装強化につながることから推奨されないこと、武器を所持した職員の乗船については、旗国の判断に委ねること等が合意された。

2.1.6 水密区画の試験方法

改正 SOLAS II-1/11 で規定される水密区画に対する試験方法（船首倉、二重底及び内側外板に対し水圧試験を要求）は、現状のプラクティスを反映していないことから、IACS は、現状に即した水密区画の試験方法についての新規議題提案を行い、優先課題の一つとして、2010年2月開催の DE 53（第53回船舶設計設備小委員会）から検討を開始することが合意された。

2.2 シップリサイクル条約採択会議¹⁾

船舶の解体は、近年は人件費等が高く、国内で需要の高い開発途上国で行われている。しかし、このような開発途上国においては、安全確保及び汚染防止のシステムが整っていない場合が多く、劣悪な労働環境での労働災害及び解体中に出る汚染物質の不適切な処理による環境汚染が国際的な問題となっていた。

このような背景の下、2003年にはシップリサイクリングに関する非強制ガイドライン（決議 A.962(23)）が採択された。更に、2005年12月の第24回総会において、法的強制力を持つ規則（条約）の起草作業の実施に関する総会決議 A.981(24)が採択された。

その後、MEPCを中心に新しい条約の起草作業が実施され、2009年5月15日に香港にて開催された「安全かつ環境上適正な船舶リサイクルに関する香港条約」採択のための外交会議において新条約が採択された。以下にその審議結果を紹介する。

2.2.1 外交会議の審議結果

外交会議での審議の結果、次の発効要件及び船舶に対する要件等が定められた。

(1) 条約の発効要件

本条約は、①15ヶ国以上が批准し、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%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%以上となった日の24ヶ月後に効力を生じることとなった。

(2) 条約の概要

本条約では、船舶のリサイクルにおける環境汚染問題や労働災害を最小限にするために、以下のような要件が定められた。

(a) 船舶に関する要件

- アスベスト、ポリ塩化ビフェニール (PCBs)、オゾン層破壊物質などを含む設備等の新規搭載の禁止

- 船舶に存在する有害物質の種別、所在場所及び概算量を記載した一覧表（インベントリ）の作成と備え付け
 - 旗国の主管庁又は代行機関（RO: Recognized Organization）による定期的な検査
- (b) 船舶解体施設に関する要件
- 環境汚染や労働災害を最小化するための設備及びその適正な運営
 - リサイクル国の所管官庁又はROによる施設の承認及び定期的な検査
- (c) 船舶解体の手順
- 船主がインベントリを最終化するとともに、船主と解体施設が共同でリサイクル計画（SRP: Ship Recycling Plan）を作成
 - リサイクル国によるSRPの承認
 - 旗国又はROによる最終検査（インベントリと船舶の状態の一致、及び承認されたSRPの確認）
 - 国際リサイクル準備証書（IRRC: International Ready for Recycling Certificate）の発給
 - リサイクルの実施
 - リサイクル施設より旗国・リサイクル国政府へのリサイクル完了の通知

2.2.2 今後の作業予定

次の7つのガイドラインについては、条約の包括的且つ統一的な施行促進のため、条約の発効までに作成すべきものとして、今後MEPC等で検討することが合意された。

- 有害物質インベントリ作成ガイドライン
- 検査及び証明に関するガイドライン
- 船舶の検査に関するガイドライン
- 船舶リサイクル施設に関するガイドライン
- 安全且つ環境に有効なシップリサイクルのためのガイドライン
- 船舶リサイクル計画作成のためのガイドライン
- MEPCが必要と認めたその他のガイドライン

2.3 第59回海洋環境保護委員会（MEPC59）

2009年7月13日～7月17日にロンドンIMO本部にて開催された第59回海洋環境保護委員会（MEPC59）の審議概要を紹介する。

2.3.1 採択された強制要件

次の改正条約、強制要件が採択された。

(1) 海上における油タンカー間の貨物油移送に関する MARPOL 附属書 I の改正

海上で貨物油移送を行う150GT以上の油タンカーは油移送計画書（STS: (Ship To Ship) 計画書）を所持すること、排他的経済水域（EEZ: Exclusive Economic Zone）内で油移送を行う場合、沿岸国へ48時間以前に事前通報することを義務付ける改正が採択された。

適用：2012年4月1日以降に行われる油移送に適用

影響：海上で貨物油移送を行う油タンカーは、油移送計画書の所持、沿岸国に対する48時間以前の事前通報が必要となる。

(2) 機関室ビルジ/スラッジ処理に関する規定の見直しによるMARPOL附属書Iの改正

「スラッジ (Oil residue (sludge))」、「ビルジ (Oily bilge water)」等の定義を明確化した。

適用：2011年1月1日以降に建造契約される船舶に適用

影響：明確化された定義は、従来のビルジ/スラッジの取り扱いと同様であり、本会船級船の設計等への影響はない

2.3.2 承認された強制要件（次回MEPC60で採択が見込まれるもの）

次回MEPC60（2010年3月）で採択が予定される強制要件が、次のとおり承認された。

- MARPOL73/78及び関連規則の解釈及び改正
米国・カナダの沿岸200海里内の海域をNOx、SOx及びPM（Particulate Matter：粒子状物質）に関する、排出規制海域（ECA: Emission Control Area）に指定するとのMARPOL附属書VIの改正案が承認された。本改正案は今後、2010年3月に開催予定のMEPC60にて採択され、早ければ2012年7月に発効する予定。

2.3.3 バラスト水管理条約関連

(1) 現在の状況

2004年に採択されたバラスト水管理条約（現在未発効）で規定されるバラスト水処理装置は、IMOのガイドラインに基づき主管庁によって承認されなければならない。また、有害水生生物や病原菌を殺傷・減菌するための活性物質を用いるバラスト水処理装置については、IMOによって承認されなければならない。

条約の発効条件（30ヶ国以上の批准かつ合計商船船腹量の比率が35%以上となった12ヵ月後に発効）に対する現在の状況は、条約に批准した国は18ヶ国、合計商船船腹量に対する比率は15.36%である（2009年10月31日現在）。

(2) 活性物質のIMOにおける承認

本会合において、活性物質の基本承認が3件、これらの活性物質を用いたバラスト水処理装置の最終承認が4件行われた。この結果、これまでに承認されたものを含めると、基本承認は16件、最終承認は8件となった。バラスト水処理装置の承認状況を表3に示す。

(3) 2010年建造の船舶へのバラスト水処理装置の搭載に関する検討

2009年に建造される船舶に対し、D-2規則（バラスト水排出基準。実質的にバラスト水処理装置の搭載が不可避となる。）を一時保留する条件付きで各国がバラスト水管理条約を批准する事を可能とする総会決議（A.1005(25)）が2007年11月に定められている。

本会合において2010年1月1日以降に建造される船舶へ

のバラスト水処理装置の搭載義務猶予について審議された。結果、2010年中に約3,000台のバラスト水処理装置が製造される見込みであること、また再度の延期は各国による条約批准の遅延等が懸念されることから、搭載猶予は行わないことが合意された。

(4) BLG13合意事項の承認

本年3月に開催されたBLG13（第13回ばら積液体及びガス小委員会）での検討結果が報告され、以下の項目が承認された。

- バラスト水管理条約B-3.1規則には、バラストタンク容積に応じ、2009年以前に建造された船舶の適用期日が規定されており、これらの適用日を2014年12月31日若しくは2016年12月31日までの引き渡し基準日後の最初の間又は更新検査までとすることを明確化するIACSの解釈
- バラスト水処理に使用される化学物質の保管と取扱い及びバラスト水処理過程において、船舶と船員への安全手順確立のために技術アドバイスを提供することを目的としたテクニカルサーキュラー

2.3.4 シップリサイクル条約

シップリサイクル条約採択会議での審議結果を受け、次のガイドラインについて検討が行われた。

(1) 有害物質インベントリ作成ガイドライン

①条約で義務付けられた新造船及び現存船のインベントリ作成に関する手法及び作成例、②インベントリの様式、③インベントリ作成に必要な材料宣誓書及び供給者適合宣言書の様式等を詳細に定めた「有害物質インベントリ作成ガイドライン」が採択された。

(2) 船舶リサイクル施設に関するガイドライン

船舶リサイクル施設（解撤ヤード）が条約で義務付けられた要件を満足するために必要な管理システムや技術情報の詳細を規定する「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」については、日本より提案されたガイドライン骨子案が合意された。なお、次回MEPC60（2010年3月）での採択を目指して通信部会（CG）にて内容等を検討することとなった。

2.3.5 温室効果ガス（GHG）関連

(1) 背景及び主な審議結果

気候変動枠組み条約（UNFCCC）京都議定書により、温室効果ガス（GHG）を2008年～2012年までの間に1990年比で5%削減を目標として、日本は6%、欧州は8%の削減義務を負っている。発展途上国は、「共通であるが差異ある責任（Common but differentiated responsibility：CBDR）」¹の原則により、京都議定書では削減義務を負っていない。

国際海運におけるGHG削減は上記京都議定書の対象外

¹ 地球環境問題に対しては共通責任があるが、各国の責任回避への寄与度と能力とは異なっているという考え方

となっており、船舶からのGHG排出削減に関する検討は、IMOで行われている。

本会合において、初めて排出量取引及び燃料油に対する課金制度等の経済的手法によるGHG排出削減対策も議論が行われた。削減義務を負うUNFCCC附属書I国（日本、イギリス、ドイツ及びオーストラリアなど）は燃料油課金や排出量取引等の提案を説明したが、具体的な議論は次回会合で審議されることとなった。

(2) GHG関連ガイドラインの検討

IMOが船舶からのGHG削減規定の枠組み作りを行うに十分な能力があることを本年12月に開催のUNFCCC第15回締約国会議（COP15）に示すことを目的として、船舶からのGHG排出削減の促進につながる以下のガイドラインをMEPCサーキュラーとして発行することが合意された。これらはいずれも非強制のガイドラインで、今後試用データを収集した上で改良が加えられていく予定である。

- エネルギー効率設計指標（EEDI：Energy Efficiency Design Index）の算出方法の暫定ガイドライン
- エネルギー効率設計指標（EEDI）の自主的認証の暫定ガイドライン
- 船舶エネルギー効率管理計画（SEEMP：Ship Energy Efficiency Management Plan）の作成ガイダンス（燃費効率の良い運航のためのベストプラクティスガイダンスを含む）
- エネルギー効率運航指標（EEOI：Energy Efficiency Operational Indicator）の自主的使用のためのガイドライン

なお、EEDIのベースラインの作成方法については結論が出ず、EEDIの強制化のための基準となるベースラインを定める際に改めて議論することとなった。

3. 2006年ILO海事労働条約

国際労働機関（ILO）において、1920年からこれまで海事関係条約として計50を超える条約、議定書及び勧告が採択されてきた。しかし、加盟国による批准状況が悪い、あるいは発効していない条約等が存在していること、また条約の批准又は改正手続が煩雑であり現在の社会情勢及び技術の進歩等に即していない等の問題が指摘されてきた。

これらの問題を解消するとともに、船員の労働環境の向上及び海運企業に「公正かつ適正な競争の場」を提供することを目的として、採択された条約等を整理統合し、海上労働基準に関する新条約の策定作業が2001年から行なわれた。

その結果、2006年2月にジュネーブで行われたILO海事総会において2006年ILO海事労働条約（Maritime Labour Convention, 2006）が採択された。以下に、その概要を紹介する。

(1) 条約の発効要件

本条約は、30ヶ国以上が批准し、それらの国の商船船腹量の合計が世界の商船船腹量の33%以上となった日の12ヶ月後に効力を生じる。2009年10月現在、5ヶ国（バハマ、リベリア、マーシャル諸島、ノルウェー及びパナマ）が批准し、商船船腹量に関する発効要件（33%以上）を満足している。また、EU諸国が本条約を2010年中に批准するとの情報があり、2011年中に条約が発効する可能性がある。

(2) 条約の概要

条約は、船舶が適合すべき要件を規定する第1から第4章章及び適合検証を規定する第5章から構成されている。

- 第1章 — 船員の最低年齢、健康証明、資格、等
- 第2章 — 給料の定期的支給、労働時間、等
- 第3章 — 居住・娯楽設備、食糧の無償支給 等
- 第4章 — 健康・医療、災害補償、年金 等
- 第5章 — 条約要件への適合、執行

(3) 検査及び条約証書（条約第5章関連）

国際航海に従事する総トン数500トン以上の船舶は、条約要件適合を証明する「海事労働証書:MLC」（Maritime Labour Certificate）を所持することが要求される。

また、MLCには、下記のPart1とPart2から成る「海事労働適合申告書:DMLC」（Declaration of Maritime Labour Compliance）が添付されなければならない。

- Part 1 — 条約に対応する旗国の国内法規の概要を示すもので、旗国当局が作成
- Part 2 — 船舶の条約要件適合とその維持・改善のための措置・計画を示すもので、船主が作成し、旗国（又は代行機関）が審査する。

なお、ISMコードやISPSコードの要求と同様に、MLCの有効期間は5年で、また、中間検査が要求される。

4. おわりに

2010年にはMSCが5月及び12月の2回、MEPCが3月及び10月の2回開催される。また、通常、年1回開催のDE（船舶設計設備小委員会）が、多くの審議事項を抱えていることから、2月及び10月の2回開催される。このため、IMOの会議開催スケジュールは密になっている。

また、これらの会議等では、GHGを初めとする環境問題、GBSを強制化するためのSOLAS改正、救命艇の事故防止策、貨物油タンクの塗装と防食措置及び極海域を航行する船舶に対する強制コード等が審議される予定である。

次号以降においても、「IMO及びIACSの動向」の中で時宜を得た形で、上記のIMOの審議結果を紹介していく予定である。

参考文献

- 1) 国際室：「環境問題に関するIMOなどの動向」日本海事協会誌 第285号（平成20年（Ⅲ）），2008年，pp.75-81.

表3 バラスト水処理装置の承認状況

メーカー名	製品名	申請国 ^{注1}	処理方法	活性物質 (G9 ^{注2}) IMO承認状況		型式承認 (G8 ^{注3})
				基本 承認 ^{注4}	最終 承認 ^{注4}	承認国 ^{注5}
Alfa-Laval Tumba AG	PureBallast	スウェーデン	フィルター + UV + 光触媒	取得済	取得済	ノルウェー
Hamann AG	SEDNA system	ドイツ	遠心分離器 + フィルター + 過酢酸/過酸化水素	取得済	取得済	ドイツ
Ocean Saver AS	OceanSaver	ノルウェー	フィルター + キャビテーション + 脱酸素	取得済	取得済	ドイツ
TECHCROSS INC	Electro-Clean	韓国	フィルター + 電気分解 (塩素イオン)	取得済	取得済	韓国
日立プラントテクノロジー	Clear Ballast	日本	フィルター + 磁気分離	取得済	<u>取得済</u>	
日本海難防止協会	Special Pipe Ballast Water Management System	日本	キャビテーション + オゾン	取得済		
TGコーポレーション	TG Ballastcleaner and TG Environmentalguard System	日本	次亜塩素酸ナトリウム/亜硫酸ナトリウム	取得済		
RWO	CleanBallast (Ectosys)	スウェーデン	フィルター + 電気分解 (塩素イオン)	取得済	<u>取得済</u>	
Resource Ballast Technologies Pty	Resource Ballast Technologies System	南アフリカ	オゾン + 塩素	取得済		
PANASIA CO., LTD.	GloEn-Patrol	韓国	フィルター + UV	取得済		
NK CO., LTD.,	NK O3 Blue Ballast System	韓国	オゾン	取得済	<u>取得済</u>	
Greenship	Greenship's Ballast Water Management System	オランダ	遠心分離 + 電気分解 (塩素イオン)	取得済	<u>取得済</u>	
Ecochlor Inc.	Ecochlor Ballast Water Treatment System	ドイツ	二酸化塩素	取得済		
China Ocean Shipping (Group) Company & Tsinghua University	Blue Ocean Shield Ballast Water Management System	中国	フィルター + UV	<u>取得済</u>		
HHI	HHI BWMS (EcoBallast)	韓国	フィルター + UV	取得済		
AquaTriComb TM	AquaTriComb TM Ballast Water treatment system	ドイツ	フィルター + UV + 低周波超音波	<u>取得済</u>		

(注1) 申請国：活性物質の基本及び最終承認に関するIMOへの申請を行った国

(注2) G9：活性物質を使用するバラスト水管理システムの承認に関する手順

(注3) G8：バラスト水管理システムの承認に関するガイドライン

(注4) 基本承認及び最終承認の列の下線部は、MEPC59で承認された製品であることを示す

(注5) 承認国：バラスト水処理装置の型式承認を行った国

NK 船級船の国籍別一覧表

2009年10月末現在

FLAG STATE	NO.	G.T.	FLAG STATE	NO.	G.T.
PANAMA	2,975	96,940,236	ARGENTINA	16	42,725
JAPAN	978	11,242,179	JAMAICA	2	42,604
SINGAPORE	767	9,751,243	KIRIBATI	10	37,228
LIBERIA	246	9,671,484	KOREA	3	33,440
HONG KONG, CHINA	348	9,322,045	BAHRAIN	6	27,015
MARSHALL ISLANDS	173	5,213,970	SYRIA	2	25,836
BAHAMAS	141	4,828,448	QATAR	3	24,658
MALTA	188	4,533,844	HONDURAS	7	21,800
CYPRUS	80	2,073,414	PARAGUAY	15	20,370
PHILIPPINES	99	1,881,748	VENEZUELA	2	17,104
GREECE	37	1,572,634	MONGOLIA	1	16,704
UNITED KINGDOM	34	1,309,217	SAUDI ARABIA	5	16,552
TURKEY	46	1,224,350	MYANMAR	2	15,012
VIET NAM	91	873,211	SLOVAKIA	2	11,258
CAYMAN ISLANDS	20	798,153	URUGUAY	2	10,315
VANUATU	30	788,009	BRAZIL	5	9,217
INDONESIA	170	651,808	RUSSIA	2	8,311
THAILAND	66	649,826	CHILE	3	8,008
MALAYSIA	358	619,053	LIBYA	2	6,422
DOMINICA	11	519,230	NETHERLANDS ANTILLES	2	5,319
ST. VINCENT AND THE GRENADINES	36	504,719	TONGA	1	4,229
ISLE OF MAN	3	207,717	AUSTRALIA	11	3,983
INDIA	15	193,310	BRUNEI	13	3,783
TAIWAN, REPUBLIC OF CHINA	13	188,900	BARBADOS	1	3,764
ITALY	4	119,696	NIGERIA	1	3,334
ANTIGUA & BARBUDA	8	118,800	LITHUANIA	1	3,252
TUVALU	4	91,701	COMOROS	4	2,076
BELGIUM	1	88,594	MALDIVES	1	1,954
GIBRALTAR	3	86,792	MICRONESIA	1	1,335
SWITZERLAND	3	83,130	ST. CHRISTOPHER AND NEVIS	3	1,112
BANGLADESH	16	63,758	DJIBOUTI	2	697
EGYPT	4	58,808	NETHERLANDS	1	514
SRI LANKA	7	53,502	NAMIBIA	1	490
U.A.E.	18	44,789	MEXICO	1	299
DENMARK	2	44,286	PAPUA NEW GUINEA	2	247
BELIZE	13	43,368	KENYA	1	157
			TOTAL	7,145	166,887,096
			NON-JAPANESE	6,167	155,644,917
			(% IN TOTAL)	(86.3)	(93.3)