

4・1 改正 SOLAS 条約への対応

4・1・1 改正 SOLAS 条約（海上人命安全条約）等の発効

2001年9月に発生した米国同時多発テロ事件を契機に、国際海事機関（IMO）においても、海事分野における国際的なテロ防止対策が審議されることとなり、同年11月のIMO総会で SOLAS 条約の改正により対応する方針が決定された。その後の審議を経て、翌2002年12月の SOLAS 条約締約国政府会議において、海事テロ対策の強化に向けた、SOLAS 条約の改正（第 XI-2 章「海上の保安を高めるための特別措置」の新設）「船舶及び港湾施設の国際保安コード（ISPS コード）」が採択され、2004年7月1日に発効した。

1. 改正 SOLAS 条約および ISPS コードの概要（船協海運年報2003 参照）

改正 SOLAS 条約および ISPS コードの概要は以下のとおり。

（1）適用対象

国際航海に従事する次の船舶

イ．高速旅客船を含む旅客船

ロ．高速船を含む総トン数 500 トン以上の貨物船

ハ．移動式海底資源掘削ユニット

上記 の船舶に供する港湾施設

（2）締約国政府の義務（主要規則のみ）

保安レベル（*注1）の設定および情報の提供

イ．自国を旗国とする船舶に対し保安レベルを設定し、保安レベル情報を提供する。

ロ．自国領域内の港湾施設、および自国領域内の港に入港しようとする船舶または港内の船舶に対し保安レベルを設定し、それらに対し保安レベル情報を提供する。

注1：保安レベルは、ISPS コードにおいて1から3までの3段階で設定されており、それぞれの定義は次のとおり。

保安レベル1：最低限の適切な保護的保安措置が、常時維持されるレベル

保安レベル2：保安事件の危険性の増大の結果として、適切な追加の保護的保安措置が、一定期間維持されるレベル

保安レベル3：具体的な目標が判別できないとしても、保安事件が起こる可能性の高い場合または切迫している場合に、更なる特別な保護的保安措置が限定された期間維持されるレベル

船舶保安警報の通報

自国を旗国とする船舶から船舶保安警報を受領した場合は、当該船舶がその時点で航行している近傍の締約国へ直ちに通報する。

国際船舶保安証書（ISSC：International Ship Security Certificate）の交付

定期検査（初回および5年を越えない間隔の更新検査）に合格した船舶に ISSC を交付する。

保安宣言（DOS：Declaration Of Security）の取り交わし

船舶が、港湾あるいは他の船舶とインターフェイスを持つ場合に、互いに実施する保安措置を確認するために行う保安宣言の実施時期について決定する。

(3) 会社（船舶）に要求される事項（主要規則のみ）

条約証書について

イ．船舶保安評価（SSA：Ship Security Assessment）の実施

ロ．SSAに基づく船舶保安計画（SSP：Ship Security Plan）の策定

ハ．SSPの承認申請および所持

ニ．承認されたSSPに基づく船内保安措置の受検およびISSCの所持
人員について

イ．会社保安職員（CSO：Company Security Officer）の指名

運航船舶のSSAの実施、SSPの策定、ISSCの申請等、保安に関する包括的な責任を有する者を、CSOとして1人以上指名する。なお、CSOは、その職務を果たすために必要な知識を有し、訓練を受けなければならない。

ロ．船舶保安職員（SSO：Ship Security Officer）の指名

各船において、保安点検の実施、SSPの実施・維持、保安に関する港湾との調整等、船舶の現場における保安に関する責任を有する者を、SSOとして指名する。なお、SSOは、その職務を果たすために必要な知識を有し、訓練を受けなければならない。

設備について

イ．船舶保安警報装置（SSAS：Ship Security Alert System）の設置

その他

イ．入港国への保安関連情報の提供

ロ．保安に関する事項の記録および保管

ハ．保安に関する訓練、操練および演習の実施

海事保安を高めるために、以下の諸規則も2004年7月1日に発効したが、それぞれSOLAS条約第V章「航行の安全」および第XI-1章「海上の安全性を高めるための特別措置」で規定された。

1) 船舶自動識別装置（AIS）の一部前倒し設置（SOALS第V章第11規則）

2) 船舶識別番号（IMO番号）の船体への恒久的表示（SOLAS第XI-1章第3規則）

3) 履歴記録（CSR：Continuous Synopsis Record）の交付（SOLAS第XI-1章第5規則）

2. 改正SOLAS条約対応国内法について

改正SOLAS条約およびISPSコードの発効に伴い、2004年7月1日に施行された国内法の概要は以下のとおり。

(1) 名称

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」

(2) 目的（第1条抜粋）

「この法律は、国際航海船舶及び国際港湾施設についてその所有者等が講ずべき保安の確保のために必要な措置を定めることにより国際航海船舶及び国際港湾施設に対して行われるお

それがある危害行為の防止を図るとともに、保安の確保のために必要な措置が適確に講じられているかどうか明らかでない国際航海船舶の本邦の港への入港に係る規制に関する措置を定めることにより当該国際航海船舶に係る危害行為に起因して国際航海船舶又は国際港湾施設に対して生ずるおそれがある危険の防止を図り、併せてこれらの事項に関する国際約束の適確な実施を確保し、もって人の生命及び身体並びに財産の保護に資することを目的とする。」

(3) 適用対象

総トン数は条約と同じであるが、漁船やプレジャーボート等は除外されている。

(4) 保安レベルの公示

地方整備局、地方運輸局等の掲示板への掲示、インターネットの利用、およびその他の適切な方法により行われる。

(5) 船舶警報通報装置の設置

船舶保安警報を海上保安庁に伝達する機能を有する装置を設置する。

(6) 船舶保安証書の交付

旅客船を除く SSP の審査、および SSP に基づき船内で実施する保安措置の審査については、登録された船級協会が認定保安団体 (RSO) として代行することができる。ただし、ISSC は、地方運輸局等を窓口として国が直接交付する。

(7) 船舶保安統括者 (CSO) の選任

船舶に係る保安の確保に関する業務を統括管理する者を、船舶の乗組員以外から選任し、地方運輸局等を窓口として国に届け出る。なお、その際、CSO としての職責を果たすための知識・能力を備えていることの説明が求められる。

(8) 船舶保安管理者 (SSO) の選任

船舶に係る保安の確保に関する業務を船内において管理する者を、乗組員の中から選任し、地方運輸局等を窓口として国に届け出る。なお、SSO は、独立行政法人海技大学の講習を修了している必要がある。

(9) 船舶保安情報の通報

外国の港から日本の港に入港、または特定海域 ([*注2](#)) に入域しようとする船舶は、入港または入域の 24 時間前までに、所定の事項を、その港を管轄する海上保安官署に通報する。

*注2 特定海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海（海上交通安全法の適用海域と同じ海域）

(10) 船舶保安記録簿

船舶保安記録簿を船内に備え置き、保安レベルの変更等、保安に関する所定の事項を記載し、3 年間船内に保存する。

(11) 操練

設定された保安レベルに対応する保安措置の実施を確保するために、少なくとも 3 ヶ月に 1 回、SSP の規程に基づく操練を実施する。なお、操練には、少なくとも毎年 1 回、CSO との連絡および調整の実施が含まれること。

(12) 保安確認書 (DOS) ([*注3](#)) の作成

外航不定期旅客船が、港湾法で定める重要港湾内のふ頭施設に係留する場合は、その都度、DOS を作成する。なお、その効力は、保安レベル 1 で 90 日間、保安レベル 2 で 30 日間となる。

注3 保安確認書：船舶とふ頭施設のそれぞれが実施する保安措置の内容を確認し、合意した文書。

4・1・2 当協会の対応

海事分野におけるテロ防止対策を目的とした改正 SOLAS 条約および ISPS コード（以下 ISPS コード等）は、多くの義務要件が新たに規定されたにもかかわらず、その採択（2002 年 12 月 12 日）から発効（2004 年 7 月 1 日）まで僅か 1 年半しかなかったことから、船主に限らず、各 SOLAS 締約国においても、短期間の間に必要な準備や諸手続きを完了しなければならなかった。

船舶の安全運航を確保するための「安全管理システム」の構築を義務付けた、国際安全管理コード（ISM）の場合、採択（1993 年 11 月）から発効（1998 年 7 月）まで約 4 年半の準備期間が設けられた。

1. 船舶保安計画ガイドライン等の策定

ISPS コード等により、船舶は、旗国主管庁が発給する国際船舶保安証書（ISSC）を所持することが義務付けられた。同証書を取得するためには、先ず、当該船舶の保安状況を評価し、その評価結果に基づく保安計画（SSP）を策定して当該主管庁の承認を得なければならない。その後、船上において、同 SSP に基づく保安措置が適切に実施されていることが審査された上で、初めて ISSC が発給される。

しかしながら、条約発効までの約 1 年半の間に、船社はこれら一連の要件に適合しなければならず、早急な取り組みが求められることとなった。

このような状況下、当協会は、会員会社の SSP 作成における参考に供するため、日本語による SSP の作成指針（ガイドライン）および雛型（モデルプラン）を作成することとし、関係団体の協力を得ながら、当協会の海務幹事で構成されるワーキンググループにおいて、鋭意検討を行なった。その結果、2003 年 5 月 20 日に第 1 版、同年 6 月 19 日にはその改訂版を、会員会社向けに配布した。

2. パナマ共和国への働きかけ

(1) 認定保安団体（RSO）について

RSO とは、保安に関して ISPS コード等が要求する、評価（Assessment）、検証（Verification）、承認（Approval）または認証（Certification）行為を実施する代行機関として締約国政府より権限を与えられた機関であり、具体的には、SSP の審査承認、船上における保安の適合性審査、ISSC の発給等といった、ISSC 取得のための一連の業務を、締約国政府に代わり実施することができ、締約国政府の多くは、全世界規模で審査体制が確立されている船級協会を RSO として複数認定した。

しかしながら、2003 年 8 月、パナマ政府の主管庁であるパナマ海運庁（PMA：Panama Maritime Authority）は、同国の登録船舶隻数が世界第一位であるにもかかわらず、米国を本拠地とする保安サービス会社である「Phoenix Vessel Services」1 社のみを、パナマ籍船の SSP を承認する唯一の RSO として認定したことを公表したため、関係者からは次の問題点が指摘さ

れることとなった。

約 6,500 隻といわれているパナマ籍対象船全ての SSP を、同社 1 社のみで、2004 年 7 月 1 日の条約発効までに審査できるか疑問である。

同社が公表している審査費用は、他認定機関に比べると高額であり、パナマ籍利用者の便宜が考慮されていない。

その後、同年 10 月、PMA は、日本海事協会 (NK) を含む 8 団体を、船上審査のみを実施する RSO として認定するとともに、PMA 自身が ISSC を発給することを公表したものの、SSP 承認業務については、依然として 1 社の独占状態であった。そこで、当協会は、特にパナマ籍船を多く所有している当協会会員会社への影響が大きいと判断し、11 月中旬、会員会社が PMA から円滑に、かつ効率よく ISSC の交付を受けるためには、SSP を承認する RSO についても船上審査に係る RSO と同様に複数であることが望ましいこと、および高額な SSP 承認費用の再考を求める旨の要望書を、当協会会長名で PMA へ提出した。

PMA はこれに対し、PMA 副長官他代表団一行を日本に派遣し、当協会代表と本件に関して直接協議を行なうことを決定し、同年 12 月 9 日、当協会において本件に関する直接協議が行われた。その結果、PMA は、SSP 承認 RSO に次の 2 社を追加すること、および船上審査 RSO を 8 団体から 11 団体に増やすことを表明した。

Universe Security Group (本拠地ロンドン)

ST Education and Training (本拠地シンガポール)

また、審査費用については、当初、上記 3 社ともに同じ料金体系を公表していたものの、その後、それぞれ早期提出割引サービスや、フリート割引サービス (= ボリューム・ディスカウント) の実施を表明するなど、一部当協会の要望に沿った結果を得ることができた。

(2) ISSC 発給について

上述のとおり、パナマ政府は、ISSC の発給に関しては RSO を認定しなかったため、2003 年 12 月に行われた直接協議において、当協会は、期限までに余裕を持って ISSC を発給するよう、PMA へ要請を行った。

しかしながら、ISSC の申請から交付までに 2 ヶ月以上かかるなど、その履行状況は芳しくなかったことから、当協会は PMA に対し、2004 年 6 月中旬、会員会社に対する ISSC 交付を迅速に行うこと、および証書発給の遅延により期限までに ISSC を所持できない船舶の救済措置として、これらの船舶がポート・ステート・コントロール (PSC) で不利な扱いを受けないよう、パナマ政府が各国港湾当局へ要請することを強く働きかけた。

その結果、パナマ政府は、ISSC の申請者に対しては、正式な ISSC を交付するまでの暫定的な措置として、短期の ISSC を即時発給することを各国港湾当局に通知すると共に、同短期証書発給の迅速な履行のために、20 団体に及ぶ RSO を新たに認定するに至った。これにより、7 月 1 日までの約 2 週間間に、約 400 隻の日本船社関係船が短期 ISSC の交付を受けた。

なお、条約発効までに、PMA に対して要望書を提出する等、会員会社の円滑な船舶運航に資するため、当協会が行なった PMA との交渉の内容等は以下のとおりである。

2003 年 11 月 13 日

内容：SSP 承認 RSO の複数認定、および承認料金の再考を要請した。

結果：従来 1 社であった SSP 承認 RSO が 3 社に増加した。

2004 年 2 月 26 日

内容：船舶保安警報装置 (SSAS) の要件の公表、および ISSC 発給遅延の改善を要請した。

結果：公式サーキュラーで同要件が公表された。

2004 年 4 月 5 日

内容：ISSC 発給遅延に対する改善、ISSC 受領手続きの公表、および ISSC 交付状況の公表を要請した。

結果：PMA より ISSC 発給手続き、および交付状況について通知があった。

2004 年 5 月 7 日

内容：ISSC 発給手続き、および履歴記録 (CSR) の発給手続きを公式サーキュラーで公表することを要請した。

結果：在日パナマ総領事館が ISSC 発給業務の一部を代行する旨、および公式サーキュラーで ISSC と CSR の発給手続きが公表された。

2004 年 6 月 16 日

内容：当協会メンバー船社に対する迅速な ISSC 発給、および証書発給の手続き遅延で期限までに ISSC を所持できなかったパナマ籍船が、寄港地において適正に扱われるよう、PMA が各国港湾当局へ通知することを要請した。

結果：公式サーキュラーで短期 ISSC を即日発給することを公表するとともに、同サーキュラーの内容を各国港湾当局へ通知した。また、在日本の RSO に、短期 ISSC を発給する権限を与えた。

2004 年 6 月 22 日

内容：CSR の発行権限を、在日本の RSO または在日パナマ領事館に与えることを要請した。

結果：無回答

2004 年 6 月 23 日

内容：在日パナマ総領事代行に、上記 のフォローアップとして、在日パナマ大使からも PMA へ働きかけてもらうよう直接交渉した。

結果：無回答

3. 日本政府への働きかけ

国内においては、地方運輸局が ISSC を直接発給することとなったものの、その運用開始が 6 月初旬までずれ込んだため、対象船舶の寄港スケジュールとの兼ね合いから、オリジナルの ISSC を所持できないまま、7 月 1 日の条約発効を迎える日本籍船があることが判明した。

当協会は、事務手続き上 ISSC を所持できない日本籍船が、外国の PSC で不利な扱いを受けないう、国土交通省に対応を要請した結果、ISSC を発給したことを保証する「交付通知書」が、ISSC 申請者に対し即時発給されることとなった。これにより、7 月 1 日までの約 1 週間の間に、会員会社運航の約 20 隻の日本籍船に当該通知書が発給された。

4・1・3 改正 SOLAS 条約および ISPS コードの適合状況

1. IMO 発表による適合状況

IMO は、2004 年 1 月に、海上安全委員会 (MSC) サーキュラーで、SOLAS 条約締約国政府、港湾当局、海運業界等に対して、同年 7 月 1 日に発効する ISPS コード等の要件についてできる限り早期に適合させるよう呼びかけるとともに、その適合状況についても適宜報告することを要請した。

また、欧州地域におけるポートステートコントロール (PSC) 当局で構成されるパリ MOU においても、ISPS コード等の適合状況を検査する集中キャンペーンが 2004 年 1 月から実施され、準備の遅れている船舶には警告書を発行する等、船主への注意喚起も行なわれたものの、下表のとおり、IMO が公表する ISPS コード等適合状況に大きな進展は見られず、6 月 30 日時点においても、ISSC の発給率および港湾施設保安計画の承認率ともに 50% 強の状況であった。

なお、報道資料によれば、7 月 1 日時点における日本籍船の ISSC 発給率は 100%、日本国内港湾施設の港湾施設保安計画 (PFSP : Port Facility Security Plan) 承認率は 92% とされている。

表 : IMO 発表による ISPS コード等の適合状況

日付	締約国政府回答数	対象船舶隻数	ISSC 発給数	適合率 (%)	対象港湾施設数	PFSP 承認数	適合率 (%)
5/17	-	-	-	9.2	-	-	5.4
6/11	38	21,347	4,841	22.7	6,114	654	10.7
6/16	39	21,374	6,127	28.7	6,117	663	10.8
6/21	39	21,283	7,015	33.0	6,582	1,065	16.2
6/25	45	22,479	9,292	41.3	7,032	2,243	31.9
6/30	46	22,539	11,996	53.2	7,974	4,260	53.4
7/1	-	-	-	約 86	-	-	約 69
8/6	-	-	-	約 90	-	-	約 90

2. PSC による検査結果

上述のとおり、IMO の発表による条約発効時における ISPS コード等の適合状況は、完全ではなかったものの、7 月 1 日以降、各港湾当局による PSC において特に大きな混乱は生じなかったようである。

なお、国土交通省海事局外航課からの情報、および報道資料による各国の ISPS コード等の検査状況は以下のとおりである。

(1) 日本国内

海上保安庁による検査

船舶保安情報の事前通報 ([*注4](#)) 実績

対象期間 : 7 月 1 日 ~ 26 日

通報受理件数 : 5,441 件

無通報件数：51 件

立入検査件数：90 件

注 4 事前通報：「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づき、外国から日本の港に入港しようとする全ての船舶を対象に、入港 24 時間前までに、所定の保安情報を海上保安庁に通報することが義務付けられた。無通報件数とは、本事前通報を行わないうで入港した隻数を意味する。

国土交通省海事局による検査

ISPS コード等の適合に関する PSC 実績

対象期間：7 月 1 日～15 日

対象船舶隻数：268 隻（うち、改善命令 5 隻）

(2) 諸外国

米国

ISPS コード等の適合に関する PSC 実績

対象期間：7 月 1 日～5 日

対象船舶隻数（港内）：458 隻

対象船舶隻数（洋上）：19 隻

（うち、入港禁止船 19 隻、拘留船 30 隻）

シンガポール

ISPS コード等の適合に関する PSC 実績

対象期間：7 月 1 日～10 日

入港隻数：1,700 隻（うち、改善命令 18 隻）

カナダ

ISPS コード等の適合に関する PSC 実績

対象期間：7 月 1 日～8 日

改善命令：6 隻（うち、拘留船 1 隻）

4・1・4 拡散に対する安全保障構想（PSI：Proliferation Security Initiative）

PSI とは、大量破壊兵器やミサイル、およびそれらの関連物資の拡散を阻止するために、国際法や各国国内法の範囲内で、参加国が共同して取り得る措置を検討する取組みであり、2003 年 5 月、米国ブッシュ大統領により提唱された。

当初は、日本を含む 10 ヶ国（日、英、伊、豪、仏、独、オランダ、スペイン、ポーランド、ポルトガル）に参加が呼びかけられたが、その後、シンガポール、カナダ、ノルウエー、ロシアも加わり、これら 15 ヶ国が中心となって、本取組みが推進されている。

日本における海上での阻止行動は、国内法違反行為の取り締まりのための立入り検査、船内搜索等の手続きとなることから、海上保安庁が主体的役割を果たすこととなり、これまでも、2003 年 9 月の豪州東岸沖、また 2004 年 10 月の相模湾沖で実施された海上合同阻止訓練に、海上保安庁巡

視船および特殊部隊が派遣され、米・豪・仏等の関係機関と連携し、容疑船に対する強制的な停船措置、船内捜索等の訓練を実施している。