

## 7・4 船舶の安全運航対策

### 7・4・1 航海データ記録装置（VDR）の現存貨物船への搭載について

#### 1. 経緯

2000年12月に開催されたIMO第73回海上安全委員会（MSC73）において、「2002年7月以降に建造される3,000総トン以上の船舶および現存RO-RO旅客船にVDRを搭載すること」が採択されたが、現存貨物船に対してはその適用の可能性について、引続きIMO航行安全小委員会（NAV）で検討することとされた。

その後、約3年間のNAVにおける検討を経て、経済性および実効性が考慮された簡易型VDRも認めることで、現存貨物船へのVDR搭載が2003年6月に開催されたNAV49において合意され、以下の規則改正案が2004年5月開催のMSC78に承認のため報告された。（[船協年報2002、2003参照](#)）

#### <SOLAS第 章第20規則改正案>

国際航海に従事する現存貨物船は、以下の期日までにVDR（簡易型とすることもできる）を搭載すること。

2002年7月1日より前に建造された2万総トン以上の貨物船は2007年1月1日

2002年7月1日より前に建造された3千総トン以上2万総トン未満の貨物船は2008年1月1日

上記施行日から2年以内に廃船する船舶には適用を除外することができる。

簡易型VDR（S-VDR：Simplified Voyage Data Recorders）：

記録メディアは固定型または浮揚型の保護カプセルに収めることとされ（従来は、耐水深6000mの固定型カプセルのみ）、記録データ項目数も軽減される。

#### 2. 海上安全委員会における審議結果

当協会は、現存船へのVDR搭載をスムーズに実施するためには、機器の十分な供給体制や適切な設置工事の確保が必要であるとして、その搭載期限を、改正規則発効後の最初の入渠時まで延長するようわが国政府に働きかけた結果、当協会の要望に基づく修正提案がMSC78へ提出された。

同委員会での審議の結果、日本提案は大勢の支持を得て、2004年12月開催のMSC79に採択のため報告されることとなり、当該委員会における最終審議の結果、以下の規則改正案が採択された。

20,000総トン以上の船舶（2006年7月1日発効）

2006年7月1日以降の最初に計画されている入渠時に搭載すること。ただし、2009年7月1日までに搭載のこと。

3,000総トン以上20,000総トン未満の船舶（2007年7月1日発効）

2007年7月1日以降の最初に計画されている入渠時に搭載すること。ただし、2010年7月1日までに搭載のこと。

上記発効日から2年以内に廃船する船舶には適用を除外することができる。

なお、今後は、VDRからのデータ取り出しの互換性（データ再生機構や取り出し方法の統一）について、IMOでさらに審議が行われる予定である。

#### 7.4.2 ポート・ステート・コントロール(PSC)

サブスタンダード船の排除のためには寄港国による監督(PSC: Port State Control)が必要であるとして、多くの国でPSC実施体制が整備されている。また、その実効性を高めるため、それぞれの地域において締結されたPSCに関する覚書(MOU: Memorandum of Understanding on Port State Control)のもと各国協調したPSC実施体制が組まれている。欧州における「パリMOU」、アジア・太平洋地域における「東京MOU」のほか、6つのMOU(地中海、黒海、インド洋、南米、カリブ海沿岸、西・中央アフリカ)が設立されている。

パリMOU、東京MOUおよび米国海岸ガード(USCG)の2003年における活動の概要は以下のとおりである。

##### 1. パリMOUの活動の概要 (<http://www.parismou.org/>)

欧州におけるPSCの標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書(パリMOU)は、現在20ヶ国(ベルギー、カナダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国)が加盟している。

(1) パリMOU域内でPSCを行うべき船舶の選別を容易にするため、SIRENACと名づけられたデータベースが作成され、個別の船舶の情報や過去に域内で実施されたPSC検査の記録がPSC検査官に提供されている。

これにより、12ヶ月以上の間隔をあけて入港する船舶や、過去6ヶ月以内に検査を受けていない船舶、またMOUが公表した「ブラックリスト」に掲載された国籍の船舶などは、重点的に検査対象とされることになる。

(2) 覚書の改正により、2003年7月22日より検査内容が強化された。主な改正点は次のとおりである。

- ・ 旗国ブラックリストで「very high risk」または「high risk」とされた船籍の船舶は3年間に2回、「lower risk」とされた船籍の船舶は2年間に3回の拘留を受けた場合、パリMOU域内への入港が拒否される。
- ・ 過去のPSCの記録および船齢・船種を加味して計算される一定の基準(ターゲット・ファクター)が50点以上となる船舶への立入検査の強化

(3) 2003年は、パリMOU域内で延べ20,309隻の船舶に対してPSC検査が実施された。このうち拘留された船舶は1,428隻となり、検査件数に対する拘留率は7.03%となった。

- (4) 2004年7月1日に発効するISPSコード(船舶および港湾施設の保安に関する国際規則)の確実な実施に向けて注意喚起を行う文書が出されるとともに、同年7月1日から同コードに関する集中キャンペーンが実施された。

また今後、次のとおり集中キャンペーンが予定されている。

- ・ 船員の作業および生活区域の状態について(2004年10月1日~12月31日)
- ・ GMDSS 関連について(2005年の適当な時期)
- ・ MARPOL 条約附属書 関連について(2006年の適当な時期)

## 2. 東京 MOU の活動の概要 (<http://www.tokyo-mou.org/>)

アジア・太平洋地域において当初 11ヶ国が加盟した東京 MOU は、現在 18ヶ国(豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)が加盟している。

東京 MOU では、PSC に従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、PSC 検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施している。当協会は、研修カリキュラム中の実船における実習について協力している。

- (1) 東京 MOU では、APCIS と名づけられたデータベースにより、個別の船舶の情報や過去の PSC 検査の記録が PSC 検査官に提供されており、これにより重点的に検査すべき船舶の選別が行われている。
- (2) 2003 年の総検査件数は前年比 2.7%増の 20,124 件となり、このうち拘留された船舶は 1,709 隻で、前年比 30.8%増と大幅に増加した。また、総検査件数に対する拘留率は 8.49%となった。
- (3) ISPS コードの確実な実施に向け、2004 年 4 月 日以降、PSC に適合していない船舶に対して注意勧告書を出すとともに、7 月 日以降はパリ MOU とともに集中検査キャンペーンを行っている。

## 3. 米国コーストガード(USCG)の活動の概要 (<http://www.uscg.mil/hq/g-m/psc/psc.htm>)

USCG は、上記のいずれの地域 MOU の正式なメンバーとはなっておらず、各 MOU へオブザーバーとして参加することで協力体制を築き、独自の PSC を実施している。

その活動は、1970 年代に外国籍船舶に対して米国海洋汚染防止法および航海安全法に適合していることを確認する目的で検査を行ったことに始まり、1994 年にはサブスタンダード船の入港を排除するプログラムを策定した。

また、2001 年には「Quality Shipping in the 21st Century (QUALSHIP 21)」と呼ばれる、優良な船舶を識別し、高品質なオペレーションを促進する制度を確立している。

- 2003 年には、延べ 11,955 隻に立入検査が実施され、このうち拘留された船舶は前年比 14%減の 153 隻となった。また、寄港船舶数に対する拘留率は 1.99 %となり、前年の 2.50%より減少した。