

6・3 船舶の安全運航対策

6・3・1 船舶の救命設備等の見直し

船上での訓練時等に救命艇の落下事故が多発したことを受け、2009年7月のIMO第86回海上安全委員会(MSC86)において、救命艇の離脱装置の性能要件を強化した国際救命設備コード(LSAコード)の改正案および同性能要件に適合していないすべての救命艇の離脱装置の換装を義務付けるSOLAS条約の改正案が承認された。

また、2010年2月のIMO第53回設計設備小委員会(DE53)において、LSAコード改正案の要件に適合しない現存救命艇の離脱装置の評価方法に関するガイドライン案が合意され、上記の条約改正案などとともに2010年5月のMSC87において承認される見通しである。

6・3・2 新型インフルエンザ対策

平成21年(2009年)4月24日、世界保健機関(WHO)は、メキシコおよび米国において豚インフルエンザの人への感染が相次ぎ発生していることを公表した。この新型インフルエンザ(A/H1N1型)は急速に感染の広がりを見せ、WHOはその感染の拡大に合わせ、世界的流行の警戒水準を順次引き上げ、同年6月11日には最高レベルの警戒水準であるフェーズ6(世界的大流行:パンデミック)を宣言するに至った。

わが国政府は、これに先立つ平成21年(2009年)2月17日、強毒性の鳥インフルエンザ(H5N1)などに確実に対応するため、「新型インフルエンザ対策行動計画」を全面改定するとともに、新たに「新型インフルエンザ対策ガイドライン」を策定していた。今回の新型インフルエンザの発生においては同行動計画等に基づき徹底した水際対策などが実施された。

外航船舶に対しては、メキシコ・米国・カナダを発航または寄港し、日本に10日以内に寄港する船舶には、検疫港において臨船検疫または着岸検疫を実施するなど、検疫が強化された。

一方、当協会は、新型インフルエンザ発生国を発航し、わが国に寄港する予定の船舶の動静調査を行うなど関連情報の収集と提供を行うとともに、関係省庁に対して関係法規の弾力的な運用について意見を提出するなど対応した。

また各船社においては、陸上・海上職員に対する予防や感染時の対策の徹底をはじめ、BCP (Business Continuity Plan: 企業継続計画) の策定、および緊急時の連絡体制の再確認など様々な対策を実施した。

その後、5月16日にわが国最初の感染が確認され、国内への侵入が認められると、次第に全国に蔓延していった。しかしながら、政府は、この新型インフルエンザが①**感染力は強いが多くの感染者が軽症のまま回復**、②**抗インフルエンザウイルス薬の治療が有効**など、季節性インフルエンザと類似する点が多いことなどから、6月19日、強毒性の鳥インフルエンザ(H5N1)を念頭に作成された当該行動計画を適用することは止め、地域の実情に応じ柔軟に対応するとの方針の変更を発表した。

日本では11月末に流行のピークを迎えて以降、感染者は減少し、平成22年(2010年)3月31日に日本政府は流行の沈静化を宣言した(WHOにおいても同年8月10日に世界的な大流行の終結を宣言)。

6・3・3 ポートステートコントロール(PSC)

サブスタンダード船排除のため、寄港国の権利として、自国に入港する外国船舶への立入検査・監督(PSC: Port State Control)を行うことが各種条約によって認められている。本来、国際条約の条件を担保するのは旗国の責任であるが、十分に責任を履行していない国もあるため、この役割を補完するのがPSCである。

PSC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、各国が協調してPSCを実施する体制が作られている。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、7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、ペルシャ湾)が設立されている。

また、米国はこれらMOUには属さず独自にPSCを実施しているが、各地域MOUにオブザーバー参加することで協力体制を築いている。

2008年におけるパリMOU、東京MOUおよび米国海岸ガード(USCG)の活動の概要は以下のとおりである。

*MOU (Memorandum of Understanding on Port State Control): 地域ごとに締結されたPSCに関する覚書

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27カ国(ベルギー、ブルガリア、カナダ、クロアチア、キプロス、デンマーク、エストニア、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、ラトビア、リトアニア、マルタ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、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) 2009年は、パリMOU域内で延べ24,186隻(2008年:24,647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1,059隻(2008年:1,220隻)となり、検査隻数に対する拘留率は4.38%(2008年:4.95%)で、過去最小となった。

(2) 2009年9月1日から11月30日の間に実施された救命艇の着水装置に関する集中キャンペーンにより、計5,749件の検査が行われた。このうち不適合が計2,136件記録され、うち246件の拘留があった。

これら拘留にあたる不適合のうち最も多く見られたのは、「着水装置の部品または設備に関する重大な不適合」であった。このキャンペーンにより、ISMコード関連の「操練の不手際」、「救命艇の降下、回収に関する指示書および注意表示の不備」に係る欠陥の指摘が多いことが明らかになった。

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

アジア・太平洋地域におけるPSCについては、1993年に11カ国で発足した東京MOUが加盟国を増やし、現在19カ国(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、ソロモン諸島、タイ、バヌアツ、ベトナム)となっている。

東京 MOU では、PSC に従事する検査官の能力および検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。

- (1) 2009 年の総検査数は 23,116 隻で、このうち拘留された船舶は 1,336 隻となり、検査隻数に対する拘留率は 5.78%(2008 年:6.90%)となった。
- (2) 2009 年 9 月 1 日から 11 月 30 日まで、救命艇の着水装置に関する集中キャンペーンにより、4,834 隻について検査が行われ、うち 12%がボート操練の不手際であり船上訓練が不十分であることを示しており、さらに 14.8%が救命艇の降下、回収に関する指示書および注意表示の不備であった。当キャンペーンにより 332 隻の拘留があり、うち 37%にあたる 123 隻が着水装置の部品または設備に関する重大な不適合であった。

3. 米国コーストガード (USCG) の活動の概要

(<http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/home.do>)

USCG 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。

- (1) 2009 年には 86 カ国 8,557 隻が年間 75,902 回米国に寄港し、9,657 回の立入検査が実施された。このうち拘留された船舶は 162 隻で、検査隻数に対する拘留率は 1.89%(2008 年:2.03%)となった。
- (2) ISPS コード(保安関係)に関する検査は 8,725 回実施されたが、改善命令のあった船舶は 18 隻に留まり、良好な結果となった。検査隻数に対する改善命令の割合は 0.21%(2008 年:0.31%)であった。
- (3) 2007 年から 2009 年の 3 年間で、日本籍船は 47 回の立入検査、38 回の ISPS コードに関する検査を受けたが、立入検査により拘留された船舶はなかった。