

## 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、平成 21(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(海上人命安全条約)の改正案が承認された。

その後、平成 22(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既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たが、上記の条約改正案などとともに同年 5 月の MSC87 では採択が見送りとなった。

同年 11 月の MSC88 においても引き続き審議が行われたものの合意には至らず、SOLAS 条約第 III 章改正案の適用日を平成 26(2014)年 7 月 1 日とすることが合意されるに留まった。

平成 23(2011)年 3 月の DE55 に至り上記ガイドライン案が合意され、SOLAS 条約改正案、LSA コード改正案とともに同年 5 月の MSC89 において採択される見込みとなった。

MSC89 における審議結果は以下の通りである。

#### (1) SOLAS 条約第 III 章改正(第 1.5 規則)【採択】

平成 26(2014)年 7 月 1 日以降の最初に予定されている dry-dock(ただし、平成 31(2019)年 7 月 1 日まで)までに、既存船に搭載される救命艇の離脱装置は、要すれば換装し、LSA コード改正の一部に適合したものとすること

#### (2) LSA コード第 IV 章改正(第 4.4.7.6 規則)【採択】

- ・救命艇離脱装置に関する要件の改正
- ・新船は、同改正のすべての性能要件、既存の救命艇は、次の一部の性能要件のみ課される。

① 離脱装置が閉鎖側の位置に完全にリセットされた時に、救命艇の重量により離脱操作機構(遠隔操作ワイヤー)に救命艇の意図しない離脱を引き起こすような力を伝えない設計

② 離脱装置にかかる荷重により、フック装置が開放側とならない設計

③ 救命艇を吊り下げた際、水圧式機械的保護(インターロック)機構が自動的にリセットされること

#### (3) 救命艇離脱装置評価および換装に関するガイドライン【承認】

救命艇離脱装置の製造業者は、本指針に従い同装置に関する評価を実施、主管庁の承認を受ける必要がある。主管庁は、同装置の評価結果を平成 25(2013)年 7 月 1 日までに IMO に報告する。LSA コードへの適合が確認されるまでは、fall preventer device(FPD)を備

える必要がある。

### 6・3・2 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。

平成23(2011)年におけるパリMOU、東京MOUおよび米国コーストガード(USCG)の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、昭和57(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) 平成23(2011)年は、パリMOU域内で延べ19,058隻(2010年:24,058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688隻(2010年:790隻)となり、検査隻数に対する拘留率は3.61%(2010年:3.28%)で増加傾向となっている。
- (2) 平成23(2011)年9月1日から11月30日の間に実施された安全構造と喫水線条約に関する集中キャンペーンにより、計4,386件の検査が行われた。うち42隻の拘留があった。同集中キャンペーンでの顕著な欠陥としては、12%にあたるfreeboard marksの欠陥、7%にあたるventilator, air pipes and casingの欠陥、同じく7%にあたるstability/strength/loading information and instrumentsの欠陥、そして5%にあたるfuel and other tanksの欠陥であった。

## 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、平成 5(1993)年に 11 カ国で発足した東京 MOU が加盟国を増やし、現在 18 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、タイ、バヌアツ、ベトナム)となっている。前年は 19 カ国となっていたが、ソロモン諸島が脱退している。

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) 平成 23(2011)年の総検査数は 28,687 隻(同一船での実施を除くと 15,771 隻(103 船籍))で、このうち 18,650 隻で欠陥が指摘され、拘留された船舶は 1,562 隻(61 船籍)となり、検査隻数に対する拘留率は 5.46%(2010 年:5.48%)となった。
- (2) 平成 23(2011)年 9 月 1 日から 11 月 30 日まで、安全構造と喫水線条約に関する集中キャンペーンにより、7,534 隻について検査が行われ、うち 2,929 件の同集中キャンペーンに係る欠陥が見られた。同集中キャンペーンでの顕著な欠陥としては、18.9%にあたる Ventilators, air pipes, casings の開口部保護の欠陥が 554 件、次いで 9.3%にあたる hatchway の防水材などの欠陥が 273 件、8.4%にあたる Doors の欠陥が 245 件となった。また、3 か月にわたる集中キャンペーン中に、計 346 隻の拘留があり、そのうち 83 隻はこの集中キャンペーンの安全構造と喫水線条約に係る欠陥により拘留された。同キャンペーンによる拘留率は 1.4%であった。

## 3. 米国海岸ガード(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、平成 6(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、平成 13(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。平成 23(2011)年には新たに 3 カ国(バハマ、中国、オランダ)が同制度に加わり、日本を含む 23 カ国が加盟している。

現在同制度に加盟している 23 国は以下の通り。

バハマ、バルバドス、カナダ、ケイマン諸島、中国、デンマーク、フランス、ドイツ、ギリシャ、香港、マン島、日本、リベリア、マレーシア、マーシャル諸島、オランダ、ノルウェー、ロシア、スウェーデン、スイス、タイ、イギリス、バヌアツ共和国

- (1) 平成 23(2011)年には 85 カ国 9,326 隻が年間 79,031 回米国に寄港し、10,129 回の立入検査が実施された。このうち拘留された船舶は 97 隻(2010 年:156 隻)で、検査隻数に対する拘留率は 1.04%(2010 年:1.67%)となった。
- (2) ISPS コード(保安関係)に関する検査は 8,909 回実施されたが、改善命令のあった船舶は 15 隻(2010 年:17 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 0.17%(2010 年:0.19%)であった。
- (3) 平成 21(2009)年から平成 23(2011)年の 3 年間で、日本籍船は 46 回の立入検査、35 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。