

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。

平成 22(2010)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。

その後、平成 23(2011)年 3 月の DE55 において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。

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

一参加することで協力体制を築いている。

平成 22(2010)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) 2010 年は、パリ MOU 域内で延べ 24,058 隻(2009 年:24,186 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 790 隻(2009 年:1,059 隻)となり、検査隻数に対する拘留率は 3.28%(2009 年:4.38%)で減少傾向となっている。
- (2) 2010 年 9 月 1 日から 11 月 30 日の間に実施されたタンカーの損傷時復元性に関する集中キャンペーンにより、計 1,065 件の検査が行われ、うち 14 隻の拘留があった。
同集中キャンペーンでの重大な欠陥については、16.2%にあたる 173 隻(オイルタンカー77 隻、ケミカルタンカー84 隻、ガスタンカー12 隻)において、Stability Information Booklet に沿った通常の積み付けについての明確な証拠が示せなかったことが原因である。

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) 2010 年の総検査数は 25,762 隻で、このうち拘留された船舶は 1,411 隻となり、検査隻数に対する拘留率は 5.48%(2009 年:5.78%)となった。
- (2) 2010 年 9 月 1 日から 11 月 30 日まで、有害物質(海洋汚染物質)に関する集中キャンペーンにより、4,079 隻について検査が行われ、14.4%にあたる 589 隻が海洋汚染物質を運んでいる、または積載しているとされ、そのうち 542 隻はコンテナ船であった。合計 305 例の不適合が確認され、うち 58.4%にあたる 178 隻が書類の不備によるもの、41.6%にあたる 127 隻が貨物の表示、積付け、固縛の不良によるものであった。当キャンペーンにより 1.7%にあたる 10 隻の拘留があった。

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。2010 年には新たに 6 カ国(ケイマン諸島、香港、リベリア、ロシア、英国、バヌアツ)が同制度に加わり、日本を含む 20 カ国が加盟している。

- (1) 2010 年には 90 カ国 9,260 隻が年間 76,372 回米国に寄港し、9,907 回の立入検査が実施された。このうち拘留された船舶は 156 隻で、検査隻数に対する拘留率は 1.67%(2009 年:1.88%)となった。
- (2) ISPS コード(保安関係)に関する検査は 8,906 回実施されたが、改善命令のあった船舶は 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 0.19%(2009 年:0.21%)であった。
- (3) 2008 年から 2010 年の 3 年間で、日本籍船は 38 回の立入検査、29 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。