



東京MoU検査官により発見された 壊れた救命ボート

あなたの近くの港での外国籍船の検査

Inspecting foreign flag ships in a port near you

ポートステートコントロール(PSC)がアジア・太平洋地域で実施されており、そこではIAPHのメンバーがサブスタンダード船を排除する手助けをしていることを、オカダ・ミットヨ氏が説明する。

アジア・太平洋地域の船舶検査官たちは、東京MoUに基づき、船舶検査における調和のとれたシステムを構築すべく日夜働き続けている。この東京MoUは、ポート・ステート・コントロール(PSC)に関する覚書であり、この地域におけるサブスタンダード外国船を排除することを目的として締結されたものである。

毎年2万件以上の外国船に対しポート・ステート・コントロール監督官による乗船しての検査が東京MoU加盟港で実施され、それによってこれらの船舶が国際的な安全および保安基準及び環境基準を遵守しているか、船員の十分な生活および作業環境が維持されているかが確認されている。

東京MoUは1994年に11の加盟国・地域(メンバー国)で発足したが、現在は18ヶ国・地域に

拡大しており、その構成は、オーストラリア・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・ヴァヌアツ・ベトナムである。

世界地図をご覧になれば、東京MoUが太平洋地域を全体にまたがり、アジア・オセアニア・南北アメリカの国々を含んでいるという、いかに広大な地域をカバーしているかがお分かりになるだろう。

メンバー国の精力的な努力のおかげで、PSCは広く世の中に伝えられて、世間に浸透してきている。このことによって、メンバー国は自国籍の船舶が海事関係条約を遵守しているかどうかに関心を持ち、おかげで海事関係者にとっても遵守しなければならないという圧力が強まってきている。

PSCの実施と関連のある大部分の海事関係条約は、国際海事機関(IMO)や国際労働機関(ILO)で採択されている。これらの条約や関連する規則は頻繁に修正および改訂されており、その改正情報はMoUやIMOおよびILOにとっても共に重要な事項である。

「港湾管理者とPSC実施機関が協力することは非常に重要である」

IMOとの親密な協力体制を強化するために、東京MoUは世界にある8つの他のMoUとともに政府間レベルの組織としての地位を得た。これは我々の組織の会議も政府間会議の形で行われることを意味する。このことによって、PSC活動は全世界レベルで協調しあってスムーズに実施することができている。

港湾のある国には、特定の条約のもと検査を実施する権利が与えられている。もし検査の中で、安全及び保安、健康、環境に対して明らかに有害であると分かるような深刻な欠陥が見つかった場合は、検査機関はその船舶が港を出発するまでにその欠陥を修復するまで拘留しておくことができる。

PSC検査で見つかる典型的な欠陥は、消火装置や救命装置、安全航海機器、船舶の安定性、船舶構造、船舶装備品、満載喫水線、汚染防止装置に関するものである。

PSC検査官が十分な検査を実施するためには、過去の検査記録といった情報が必要となるが、東京MoUはウラジオストックにアジア太平洋に広がる電子化した情報の良いデータベースを持っている。そのデータベースにはこの地域での全ての検査結果が記録されており、そのデータは検査の透明性を確保する観点からインターネットでも公開されている。

PSCの効果を見るには、検査において拘留処分がなされた割合を見ると、船舶がどの程度海事関係の条約を遵守しているかの目安となるであろう。もし検査対象の船舶が全て一律に選択され、検査のレベルや手順が同様になされるのであれば、この割合が当該地域で貿易に従事している船舶の質を示すことになる。

我々の統計によると、2004年以降の拘留処分の割合は極端に減少しており、希望的な見方をすると、この地域で貿易に従事している船舶の質は改善されてきていると考えられる。

PSC検査官は、検査をする港の港湾管理者(その多くがIAPHの会員である)の協力を頻繁に得ており、そのことによって当該港湾での検査がスムーズに実施されている。さらに、最近のテロに対する脅威や海事関係の保安の重要性から、PSC検査官はSOLAS条約 -2/19に従っ

て、港湾管理者と一緒に検査を実施しなければならない。

この点から、港湾管理者とPSC実施当局が同じ目的を達成するために協働していくには、両者が緊密な連絡体制を構築し、それを維持していくことが重要である。

検査官を訓練することとPSC検査手続の協力体制を構築することは、東京MoUにとって重要な要素である。そのため、現在までにこの地域のPSC検査官が持つべき正しいイース(精神)を叩き込むための様々な種類の技術協力プログラムが開発され実施されている。これには基礎的な訓練コースや定期的な検査官の港湾間での人事交流といったことも含まれている。東京MoUは、検査結果に対する説明責任を負う必要があるため、これらのプログラムには重点を置いている。

PSC委員会(東京MoUの重要決定機関)は、カナダのビクトリアで開催された際に更なるガイドラインの導入を決めた。PSC検査官が忠実に業務を実行していくことを示すこの規則は、検査官の誠実性やプロ意識、検査の透明性がいかに重要であることを示している。

この規則の目的は、PSC検査官がプロとして最高のレベルで自分たちの検査を実施する手助けとなることである。PSC検査官は東京MoUの目的を達成する上での中心的な役割を果たしており、また彼らは日常的に海上輸送の世界と接している。彼らは、その国の法律・規則に基づいて、公平・明確に、偏りなく首尾一貫した行動をとることを求められている。

PSC検査官の努力だけでサブスタンダード船舶を排除することが不可能なことは明らかであり、旗国政府、船主、海運業者、港湾を含む全ての海事関係者の協力及び支援が必要なのである。



東京MoU検査官により発見された更なる欠陥: 腐食し穴のあった消火用のパイプ

(抄訳者 国土交通省 港湾局建設課企画係 高橋 哲雄)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)