

第 6 回旗国小委員会（FSI6）の概要について

標記会合は、平成 10 年 6 月 22 日から 26 日までロンドン IMO 本部において開催された。

同小委員会は、IMO 関連条約の実施、履行の責務を十分に果たしていない旗国に対して、海上の安全と海洋環境の保護のため、これらの国が抱える問題点の把握と解決策について検討を行なっている。今次会合における主な審議は以下の通り。

1. ナホトカ号事故に関連する我が国からの提案

(1) 日本提案の概要

1997 年 1 月、日本海で発生したタンカー「ナホトカ号」の折損事故は、我が国沿岸に甚大な海洋汚染をもたらしたことから、老朽船による事故の再発防止策として、今次会合に次の 2 の提案(タンカーに限定)を行なった。

タンカーに関し、船体縦強度評価の導入による構造に関する旗国の検査の強化の提案で、具体的に内容は次の通り。

- ・ 旗国は、板圧計測が要求される定期的な検査時に、IMO が作成するガイドラインに従って、船体の縦強度を評価すること。
- ・ 縦強度の評価の記録を PSC でチェックできるよう、検査報告書の一部として、船上に保持させること。
- ・ これらの提案は、技術的観点から検討する必要があるため、DE(設計設備)小委員会で検討を行うべきこと。

船体構造の健全性に係る PSC の強制通報制度について、次の具体的なスキームを提案した。(通報制度は、船齢 15 年以上のタンカーを対象とする。)

- ・ 船体構造の健全性に係る PSC においては、貨物船安全構造証書（SC）、国際満載喫水線証書（LL）及び検査報告書(板圧計測結果、縦強度の評価結果)の確認を行なう。
- ・ 上記確認において書類に不備がある場合又は明らかな欠陥がある場合には、寄港国は、IMO が作成するガイドラインに従って、適切な措置をとり、旗国及び IMO に対し、その旨通報する。
- ・ 旗国は、寄港国から通報を受けた船舶に関し、取った措置を IMO に報告する。
- ・ IMO は、旗国からの報告が一定期間内〔日本提案、2 年半〕に行なわれなかった場合には、船舶名等を締約国政府に回章する。

(2) 審議結果

構造に関する旗国の検査を強化する提案については、多数の国の賛成を得、次回 MSC で承認された後、今後 DE（設計設備）小委員会で技術的な観点から検討されることとなった。

構造の PSC の通報制度の具体的なスキームについては、多くの国からの賛成、反

対の表明を含め活発な議論がなされた。

この議論を通じて、PSC 検査官が工学系でない場合に船体構造をチェックすることの困難性、PSC 検査官の責任問題発生の可能性に対する懸念等種々の論点が明らかになり、今回合意するに十分な支持は得られなかったが、日本提案は旗国と寄港国の関係を築く上で有意義であるとの観点から引き続き検討することを多くの国が支持し、今回の議論を踏まえた日本からの新たな提案を基に、次回 FSI 小委員会において更に検討することとなった。

2. 条約の実施を促進するための措置（政府責任）

前回の FSI5 において、旗国の IMO 条約に基づく責務と措置の履行について、旗国実施の評価のための内部外部クライテリアの更なる見直しを条件に作成することに合意し、また、旗国の自己評価様式案を検討するため、CG（コレスポнденス・グループ）が設置された。

今次会合においては、CG のコーディネーターである英国より、旗国の自己評価様式が紹介され審議された。

バハマ、サイプラス等多数の国から、本様式を何のために使用するのか目的を明確にしないと議論できないとの意見が出されたが、議長より、とりあえず自己評価のためということで、様式を完成することが要請された。

様式は、安全及び汚染防止の強制条約に限定すること、国連海洋法条約を考慮すると、未発効の条約及び漁船は対象としないこと、STCW 条約に関する質問は重複することになるので除くこと、寄港国の責任に関する質問は含まないこと、ISO9000 規格への言及は削除すること等の一般原則の下、ドラフティングが行なわれた。この旗国の自己評価様式は、承認され、委員会（MSC、MEPC）へ送られる。

続いて、帰国の自己評価様式の今後の使用に関するフォローアップ案が共同提案国である英国、豪州、カナダより紹介されたところ、本様式を自己評価のための使用に限定するべきであるというリベリア等の反対が強い一方、今後は各国が様式を IMO に提出し、客観的な評価を行なうことが有益とする欧州諸国の支持もあり、今次会合では決着せず、今後の使用方法については、MSC、MEPC で検討することとなった。

3. 検査と証書

(1) 検査ガイドライン(総会決議 A.746 及び A.560)の見直し

MSC67 に対して英国が提案していた非常曳航装置の検査を構造に関する年次検査として扱うべきであるという提案が合意され、A.746 の改正案がワーキング・グループ（WG）により作成されて承認された。

COMSAR3(無線通信・搜索救助)小委員会から付託されていた衛星系 EPIRB の試験、運用方法に関する A.746 の改正案についても承認され、MSC70 に送られた。A.746 は

88SOLAS を締約し HSSC を実施している国が対象となるため、88SOLAS の発効の際に締約国にならない国に対する措置として、A.560 を改正する MSC 決議案も作成され併せて承認された。

(2) 免除証書

印が MSC67 に提案した、SOLAS 第 2 章第 53 規則に定める不燃性貨物のみを積載する貨物船に対して、貨物倉の固定式消火装置を免除する場合に必要な免除証書の書換えを省略するべきではないかとの提案については、1996 年の条約改正により、免除証書の発給が義務付けられていること、免除証書の有効期間については /14(A) に記載の通り新証書(この場合 SE 証書)の有効期間を超えないことが明らかであるので、特段の措置は取らないこととした。

しかし、レポートの審議の際にキプロスより、バルクキャリア等で未だ免除証書を有していない船舶が存在し、これらの船舶に対する 7 月 1 日以降の免除証書の免除措置を求める案が出され、パナマ等多くの国から支持があった。また、蘭は PSC サイドから、免除の要件を満たしている船舶に対しては証書がない場合でも、3 ヶ月の猶予を与えとのキプロス案は認められると述べ、加、スウェーデンからの支持があった。

我が国は、このような問題は、条約採択時に議論すべきであり、条約の発効間際になって扱いを変更するのは条約違反であり、かつこのような措置は MSC の承認を得る必要がある旨指摘し、これを米も支持した。

本件は、PSC において各国の取り扱いに任せることとなるため、結局、報告書には合理的猶予を与えるよう考慮する表現ぶりにとどめられた。

4 . IMO 基準への不適合の報告

事務局から、最近、IMO とロイド海事データ (LMIS) の間で契約が結ばれ、個別船舶の情報との照合が可能となったため、次回以降の拘留船舶のリスト作成時に IMO 番号の掲載も可能となる旨報告があった。このリストに船主、運航者、用船者、荷主、保険引き受け等の情報を含めるか否かについては、今後、引き続き審議することになった。

事務局提出の統計のうち、拘留船舶リスト掲載船舶に対し、旗国コメントがなされなかった隻数の統計について、我が国から、係る統計は旗国責務遂行に関する外部評価に有益であり、統計に拘留隻数、コメントされた隻数及びコメントされていない隻数を併せて表示することを提案した。次回会合では、我が国提案の様式で統計作成の上、評価方法等について検討することとなった。

また、リベリアからあまりに頻繁な条約の改正が、不適合隻数の増加を招いた一因ではないか、との懸念が示された。

蘭、バハマ等から、寄港国が船舶を拘留した場合の旗国への通報が不十分、又は著しく遅延する例がある、との不満が述べられた。旗国への通報については、条約を遵守して旗国に通報することが小委員会として確認され、更に最寄り外交代表が通報先として適切で

ない場合もあるとして、船舶を拘留した場合は、旗国主官庁の連絡先にも連絡することが要請された。