

第7回旗国小委員会(FSI 7)の概要について

標記会合は、平成11年3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っている。今次会合における主な審議は以下のとおり。

1. ナホトカ号事故に関連する我が国からの提案

(1) 経緯

1997年1月、日本海で発生した油タンカー「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、我が国は、本小委員会の前回会合(FSI 6)に船体構造の健全性に関するPSCを強化するための提案等を行った。活発な議論の後、結局、我が国からの新たな提案をベースに次回FSI小委員会において更に検討されることとなった。

(2) 日本提案の概要

FSI 6での議論を踏まえ、今次会合に我が国は、船体構造の健全性に係るPSCを強化するため、総会決議A.787(19)「PSCの手順書」の改正提案を提出した。この提案は、現行のSOLAS条約のPSCスキームを前提に、同決議を改正することにより、以下の手順を導入するものである。

PSCにおいて構造の健全性を確認するため、貨物船安全構造証書及び国際満載喫水線証書の有効性を確認するとともに、決議A.744(18)強化検査が適正に実施されていることを検査報告書(Survey report file)で調査すること。

PSCにおいて抑留した場合、当該寄港国において措置することが原則であるが、構造等の欠陥の場合、修理等のため次の寄港地まで条件を付して航行することを認めることがある。この場合における、その船舶の修理等の完全実施を確認するための具体的手続き。

イ) PSC 主管庁は、次の寄港地主管庁及び旗国にその事実と措置すべき事項を通報すること。

ロ) 旗国は、適切に措置されたことを確認し、措置した事実をPSC 主管庁に報告すること。

ハ) 上記報告がない場合、PSC 主管庁は、船名の公表等適切な措置を採ること。

(3) 審議結果

上記のPSCにおいて、船体構造の健全性を検査報告簿(Survey report file)で確認すべきとする我が国提案は、その主張が受け入れられ合意された。

また、PSCにおいて抑留した船舶が修理のため次の寄港地まで航行することを認

める場合における、通報・報告のスキームに関する提案については、その趣旨が受け入れられ、日本提案を強化する形で以下の通り合意された。

- イ) PSC において船舶を抑留した場合、当該寄港国において可能な限り措置を行うこと。
- ロ) PSC において、船舶の修理等のため次の寄港地まで条件を付して航行することを認める場合、PSC 主管庁は、寄港地主管庁及び旗国に其の事実を報告すること。
- ハ) 上記情報を受け取った寄港地主管庁[及び旗国]は、PSC 主管庁に採った措置を通報すること。
- 二) 付した条件に違反したことが判明した場合、PSC 主管庁は、寄港地主管庁及び旗国に警告を発すること。
- ホ) 航行が許可された船舶が次の寄港地に到達しなかった場合、寄港地主管庁は、PSC 主管庁及び旗国に警告を発し、PSC 主管庁は船名の公表等適切な措置をとること。

しかしながら、PSC への旗国の関わりは少なくすべきとの主張もあり、このスキームに旗国をどの程度リンクさせるかについては、MSC での議論に委ねられることとなった。

2.ポート・ステート・コントロール(PSC)

(1) PSC の地域協力

各 MOU の活動の近況報告がなされた。その中で、西部・中央アフリカ地域 MOU 及び黒海地域、ペルシャ湾地域の MOU の設立が予定されていることが紹介された。

(2) PSC 検査の結果

ノルウェーより、パリ MOU の 1998 年 PSC 年次報告がなされ、航行停止された船舶の数は減少している一方で、航行停止率の高い旗国に改善が見られないことが示された。続いて、東京 MOU の 1998 年次報告がなされ、PSC 実施率を更に高めること、地域内の PSC の調和を図ること等が重点事項であると紹介された。また、カリブ MOU を代表してバルバトスが、PSC の検査結果の概要等を報告した。マルタは、各 MOU 間での PSC の一致・協力が重要であること、IMO がこれをリードすべき旨発言した。

(3) 総会決議 A.787 の改正

東京 MOU を代表して我が国が、FSI 6 に提案していた A.787 の改正提案は、主に次の改正案が合意された。

- 海難事故損傷の PSC における取扱いに関する規定
- 航行停止に対する船主等の訴訟に関する規定
- 欠陥の改善、航行停止及び解除に係る手順

船上で最初にチェックされるべき文書の追加

PSC 報告様式の改正・追加

また、MSC70 で合意された ISM コードに係わる PSC 暫定指針の総会決議 A.787 への取り入れは、ほぼ原案のとおり合意された。

3. IMO 条約等の実施

MSC70 の指示に基づく「旗国の条約実施の自己評価に関する総会決議案」として、サイプラス案及び仏・独・伊等の共同案の 2 つが提案された。サイプラス提案は、技術支援を請う場合に、事務局長宛に自己評価様式の写しを提出することを骨子とし、一方、仏・独・伊等の共同提案は、条約の実施において旗国が直面している問題点を明らかにし、旗国小委員会の主業務の推進を促進するデータベースを築くことを支援するため、ボランティア・ベースで旗国の自己評価様式の写しを IMO に提出することを要請するものである。

米、豪等から両案を溶け込ますべきとの提案があり、議長の要請により、インフォーマル・グループが設けられ、同グループで各国の意見を考慮した次を内容とする原案が作成された。

各国が、条約に関連して旗国としての実施を評価する場合、自己評価をアシストするガイダンスを使用する。

自己評価を行った場合、その結果を任意に IMO に提出する。提出された自己評価結果に基づきデータベースを構築し、今後の FSI の議論に活用する。

IMO に技術援助を要請する場合、最新の自己評価結果を必要性・優先度の確認のため事務局長に提出する。

プレナリーでは内容を十分に審議する時間がなく、今後の MSC、MEPC 及び総会の 3 回の機会を捉えて各国は意見を述べられることから、特段の修正なく総会決議案として MSC に送付することとした。

4. 検査と証書(救命設備等の整備間隔)

(1) 我が国及び韓国との共同提案の概要

我が国及び韓国は、総会決議 A.718(17)(検査と証書の調和(HSSC)の早期実施)に従い、SOLAS 88 議定書を先取りして検査を実施し、証書を発給している。

救命設備及び無線通信装置の整備間隔が、現行 SOLAS では最大 17 ヶ月であり、方、88 議定書の検査実施期間は 18 ヶ月まで容認される。本提案は、現行条約 HSSC に基づく検査・整備の間隔は異なっている点を指摘した上で、HSSC に基づく検査の期間に従った整備間隔を寄港国の主管庁が容認するよう、MSC/Circ.で周知しようとするものである。

(2) 審議結果

冒頭、韓より、本件の問題の解決には SOLAS 条約の改正が必要であるとして、MSC/Circ.案の修正がなされた。併せて、我が国から、同じ問題を抱えていること、更なる 1 ヶ月の延長は整備の機能に影響を与えないこと、問題の解決は SOLAS の改正が必要であり、来年 2 月 3 日の 88 議定書の発効に間に合わせるため、MSC71 へ緊急案件として送ることを主張した。

ギリシャ、サイプラスは、日韓を支援したが、デンマーク・蘭・英・伊等は、検査と整備はリンクしてはいないこと、1 ヶ月の延長は安全上問題であると指摘した上で、反対を表明した。

結局、本提案は、救命設備等の整備間隔の延長を安全性の観点からも検討する必要があるとの議長の取りまとめにより、DE(設計設備小委員会)での検討に委ねることとされた。