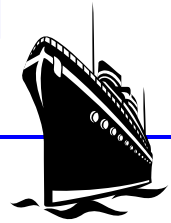


MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)



コンテナ輸送の安全確保

～コンテナ新法(日本)および国際海事機関での検討状況～

コンテナ陸上輸送の安全を確保するために、国土交通省が「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を公開していること、閣議決定された所謂コンテナ新法(国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案)が昨年3月5日に国会に提出されたこと等は、過去のニュースでも取り上げてきました(2009年6月10日号、2010年4月14日号等ご参照ください)。

昨年閣議決定されたものの審議未了で廃案となり、引き続き検討されてきたコンテナ新法が、今年3月6日に一部見直され、新たに閣議決定されました。昨年の閣議決定から見直された部分を含め、同法の概要を改めてご案内しながら、国際海事機関での同種ルールの検討状況を紹介いたします。

1. コンテナ新法(国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案)の概要

(1) 目的

国際コンテナは、海上、陸上一貫輸送の場合においても、コンテナ内の貨物の詰め替えを行うことなく、そのまま輸出本船やシャーシに積載され輸送されます。自動車運送の安全を確保することを目的とし、その特殊性から生じるリスクに対する措置を定めています。

(2) 概要

- ① 受荷主によるコンテナ情報の伝達の義務化
 - ・ 輸入物流における受荷主は、海外の出荷主からコンテナ情報(品目、重量、積付情報等)を取得し、運転者まで順次伝達しなければならない。
 - ・ コンテナを積載した本船が本邦の目的港に入港するまでに、コンテナ貨物重量情報を取得できなかった場合には、受荷主は当該本船の船長から情報を入手し、伝達しなければならない(*注1)。
 - ・ 受荷主は、最終的に重量情報を取得できなかった場合には、コンテナの重量を測定し、その情報を伝達しなければならない。
 - ② 港湾での不適切状態にある輸入コンテナの発見・是正
 - ・ 伝達された情報等から、運送業者は、過積載や偏過重等コンテナの不適切状態のおそれがあると認められた際は、受荷主に対し、その是正を求めなければならない。
 - ・ 受荷主は、不適切状態のおそれがある輸入コンテナの確認、または是正のために必要な措置を講じなければならない。
 - ③ トラック事業者・運転者の遵守事項等
 - ・ トラック事業者ならびに運転者は、必要な安全指導、コンテナ情報等を踏まえた安全運転を実施しなければならない。
- * 注1 今回新たに追加された規定。受荷主が努力しても出荷主等からコンテナ貨物の重量情報が得られない場合、直ちにコンテナの重量測定を荷主の義務とするのではなく、情報を有するであろう船会社に情報提供への協力を促すもの。

2. 国際海事機関での検討状況

日本国内での法制化の検討状況は上記のとおりですが、海外でも同種の問題を抱えていることより、各国政府、船会社や貿易団体ならびに国際機関でコンテナ国際輸送の安全確保に向けた検討がなされています。

その中でも、影響が大きい国際海事機関 (International Maritime Organization: IMO)での検討状況を紹介いたします。

- (1) 2011年5月に開催された、国際海事機関の海上安全委員会 (Maritime Safety Committee: MSC)の定例会合で、新規事業計画の一つとして、2013年度完成を目指し、コンテナ損失防止措置を策定することで合意に至りました。
- (2) この合意を受け、MSCを構成する小委員会の一つである危険物、固体貨物およびコンテナ小委員会 (Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid, Cargoes and Containers: DSC)が、2011年9月の定例会合で、SOLAS条約(※)の改正の検討を開始しました。具体的には、世界海運評議会 (WSC)、国際海運会議所 (ICS)、ボルチック国際海運協議会 (BIMCO)が、輸出本船積み込み前のコンテナの実重量計測の必要性から、SOLAS条約改正を訴えるレポートを提出しました。
- (3) 一方、以下問題点も認識されており、今年9月開催予定の同小委員会でも、WSC、ICS、BIMCOが招聘され、議論が継続される予定です。
 - ・ 既存の SOLAS 条約は、荷主に対し、船積み前にコンテナの重量情報を本船の船長へ報告すること、更に、船積書類に記載された重量と実計測重量に齟齬が無いことを求めているが、条約の管轄の観点から、強制力が及ばない地域が多く、結果として、現実に申告される情報の多くが不正確で、安全輸送に支障をきたしている。
 - ・ 実際にコンテナへの貨物の詰め込みを実施する地域は港湾区域に位置していないことが多く、実入りコンテナの重量を計測する設備が無い。

※ SOLAS 条約とは

タイタニック号海難事件を契機に、1914年に締結された“海上における人命の安全のための国際条約”の英文名称“The International Convention for the Safety of Life at Sea”を略し、SOLAS条約と呼ばれています。

海上や港湾における保安、安全確保を目的とした多国間条約で、現在では世界で140を超える国が批准しています。

このように、日本国内および海外において、コンテナ貨物の重量情報が共有されることとなります。コンテナ重量の計測の義務化が実際に対応可能かなど、同法律案には実務的な課題もありますが、コンテナ輸送に起因する重大事故の削減に向けたルール作りに期待したいところです。

以上

参 照：国土交通省Website (www.mlit.go.jp/)

IMO Website (www.imo.org)

ILO (国際労働機関) Website (www.ilo.org)

UNECE (国際連合欧州経済委員会) Website (www.unece.org)

WSC Website (www.worldshipping.org)