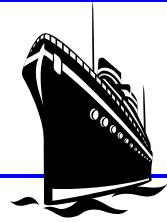


MSI Marine News

トピックス

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



ポートステートコントロール (PSC) について

1. はじめに

外航船舶が入港した際、寄港国による検査(PSC : Port State Control)を受けることがあります。検査で不備を指摘された場合は本船の抑留に繋がるケースもあることから、海運関係者にとっては関心の高い制度です。

本稿では、このPSCの制度についてご紹介します。

2. PSC とは

「ポートステート」とは「寄港国 (Port State)」のことで、寄港国が入港船舶に対して行う安全検査のことを「ポートステートコントロール (PSC)」といいます。

船舶・人命の安全および環境保全のため、国際航海船に関しては様々な国際条約 (SOLAS 条約=海上人命安全条約、MARPOL 条約=海洋汚染防止条約等) が制定されています。外航船舶に対してこれらの条約を遵守させる責任は船舶の「旗国 (Flag State=船籍国)」にあり、そのために旗国政府による検査 (FSC : Flag State Control) が実施されます。しかしながら旗国の監督不十分や船員の技能・経験不足によって、船舶の安全性に問題がある場合があります。このような問題を解消するため、寄港国の検査官が船舶の安全検査を行う制度としてPSCが確立されました。したがって、PSCはFSCを補完する制度と位置付けられています。

なお、PSCの条約上の根拠として、例えばSOLAS条約第I章第19規則において「船舶は、他の締約政府の港において、発給された証書が有効であることを確認するためにPSCに服する。」と明記されています。

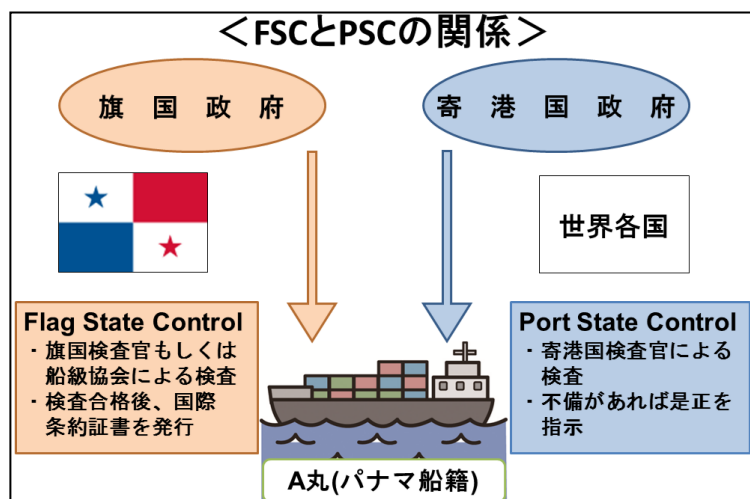
PSCは、1981年に国際海事機関(IMO)において決議が採択されたことで開始されました。これは1970年代に便宜置籍船が増加し、条約の定める規則を遵守していない船舶(サブスタンダード船)が増加したことから、1978年にフランス沖で座礁して原油を流出したAmoco Cadiz号の事故が契機となっています。

PSCをより効果的に実施するため、地域協力の組織化を促進する決議がIMOにより採択されています。1982年に欧州各国が「パリMOU (Memorandum Of Understanding on PSC)」を採択したのを皮切りに、現在は世界の9の地域で覚書(MOU)が結ばれ、ほぼ世界的なPSCの実施体制が構築されつつあります。アジア・太平洋地域では1993年に「東京MOU」が採択され、日本は東京MOUの主要メンバー国として活動しています。東京MOUの目的として、「メンバー間で調和したPSCを実施することで、サブスタンダード船の航行を排除していくこと」が掲げられています。

* 「旗国」と「船級協会」

旗国も船級協会も、船舶の安全と環境保全を念頭に検査を行う点は同じですが、その法規則は異なります。

船舶は国籍(旗国)を持ち、旗国の立法や司法に従います。よって、旗国の主管庁(日本では国土交通省)は、その国の海事法や自国が批准した条約に則って船舶を検査・登録し、国籍証書や条



約証書を発給します。

これに対して、船級協会は長い歴史の中で独自に制定した船級規則に従って船舶の構造や設備に関する船舶の品質を保証し「船級」を付与します。なお、船級協会は旗国から付与された代行権に基づいて、旗国が実施すべき検査の実施・条約証書の発行もしています。

3. PSC の検査概要

一般的に PSC では、船舶の証書類チェックおよび現状検査から行われます。そこで疑義があった場合は更なる詳細検査が行われ、船舶の安全性に問題があると判断されれば改善命令を発します。これに対し、本船が改善計画を提出しない場合や改善がなされない場合は、出港が差し止められることもあります。

現在、東京 MOU とパリ MOU は、船舶の船種・船齢・旗国・船級協会・過去の PSC 履歴から船舶毎のリスクを算出し、検査頻度を決定しています。船舶のリスクが高いと判断されると、前回の PSC から最短 2 ヶ月で PSC が実施されることがあります。

＜PSCによる確認項目（一部）＞	
船内設備	各種証書
<ul style="list-style-type: none">・救命装置（ボート・浮輪等）に損傷や劣化は無いかな。・消火設備（消火ポンプ・防火扉等）は正常に作動するか。・無線電話装置は正常に作動するか。・乗組員は上記設備を適切に操作できるか。・最新の海図が搭載されているか。・ハッチカバー・空気管等に腐食/破孔はないか。 等	<ul style="list-style-type: none">・Cargo Ship Safety Construction (SC)・International Oil Pollution Prevention (IOPP)・Safety Management Certificate (SMC)・International Tonnage Certificate (ITC)・Maritime Labour Certificate (MLC) 等

4. PSC の集中検査共同キャンペーン

2017 年 7 月 31 日に 東京 MOU とパリ MOU が共同でプレスリリースを行い、2017 年 9 月 1 日から 11 月 30 日までの 3 ヶ月間、両 MOU による 2017 年度の PSC 集中検査共同キャンペーン (Concentrated Inspection Campaign: CIC) が実施されることが発表されました。また、インド洋 MOU および黒海 MOU から、同期間に同様の集中検査キャンペーンを実施するとのプレスリリースが出されています。

集中検査項目は、SOLAS 条約第 V 章の Safety of Navigation になります。上記 MOU の PSC 検査官は 12 項目の質問事項が記載された「CIC on Safety of Navigation (SOLAS CH.V)」に従い、「本船の航海計器が適切な安全証書 (SEC 証書等) に適合しているか」「航海士が ECDIS (電子海図) の操作方法に精通しているか」等の項目を期間中に検査する予定です。

航海計器は PSC の主要な検査項目であり、2008 年にも東京 MOU とパリ MOU は共同で集中検査キャンペーンを実施しました。航海計器に関する規則は、SOLAS 条約第 V 章の修正にあわせて頻繁に変更されます。そして、PSC での航海計器に関する不備は、指摘事項全体のうち多くの割合を占めています。2009 年から 2016 年までの間に東京 MOU とパリ MOU で指摘された不備事項のうち、約 15% が航海計器に関わるものです。

今回のキャンペーンで PSC 検査官が使用する予定の質問票は、下記＜参考文献一覧＞にある東京 MOU のプレスリリースをご参照ください。船長および航海士は事前に質問票を確認して内容を理解しておく必要があります。

本稿が船舶の安全運航の一助となれば幸いです。

＜参考文献一覧＞

- ・国土交通省海事局HP：「外国船舶の監督（ポーステートコントロール）の推進」
http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000027.html
- ・国土交通省海事局HP：「PSC対象船舶の選定方法」
http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000038.html
- ・Class NK HP：「ポーステートコントロール（PSC）」
http://www.classnk.or.jp/hp/ja/info_service/psc/
- ・東京MOU プレスリリース
<http://www.tokyo-mou.org/doc/Press%20Release%20on%20CIC%20on%20Safety%20of%20Navigation.pdf>
- ・海洋法と船舶の通航：（財）日本海事センター編