

第6節 ポートステートコントロール

(1) PSCの現状

1970年代後半において大型船舶の海難が多発したが、海難船舶の多くが旗国による検査が不十分であり、国際条約の基準に適合していないいわゆるサブスタンダード船であった。このため、航行の安全の確保、海洋環境の保全等の目的のためには、サブスタンダード船を排除することが必要であるとの機運が高まり、旗国による検査を補完するものとして、寄港国による監督（ポートステートコントロール（以下「PSC」という。))の重要性が国際的に認識された。1982年にパリMOUが締結され、欧州諸国が協力してPSCを始めたことを契機に世界的にPSCが始まり、我が国でも1983年からPSCを開始し、1997年度には専従の外国船舶監督官組織が発足、全国14官署の地方運輸局に46名が配置された。特に、2003年8月に新潟港に入港した北朝鮮籍船「万景峰92号」へのPSCは社会的関心を集め、PSCに対する注目度がより高まった。その後、逐次その拡充を図り、2016年度末では全国に141名の外国船舶監督官が配置されている。

PSCは、海上における船舶の安全、海洋環境の保護及び船員の労働環境の保護等の観点から国際的な取決めに基いて寄港国の権利として実施しているものであるが、各国でのPSCの実施により全世界的に条約の実効性がより担保されることが期待されており、その対象範囲は拡大している。具体的には、SOLAS条約等の各種条約に基づき船舶の構造・設備基準、乗組員に対する資格要件等について確認を行っている。

また、近年、ヒューマンエラー等に起因する海難も多く見られることから、PSC検査において、乗組員がその船の設備に対して操作等を適切に行えるかなどの操作要件、国際安全管理規則（ISMコード）に基づく船舶の安全管理体制等及び船舶及び港湾施設の保安の国際コード（ISPSコード）に基づく船舶の保安要件に関するPSCも重要な項目となっている。



救命艇の操作要件を検査する外国船舶監督官（中央）

(2) 地域協力におけるPSC

一般に外航船舶は多国間を航行するため、PSCを一国で実施するよりも近隣諸国と協力して実施する方がより一層の効果が期待できることから、世界各地域での協力体制が構築されている。

アジア太平洋地域では、我が国のイニシアティブにより、1993年12月に東京において締結された「アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書（東京MOU）」（現在20当局参加）の枠組みのもとでPSCが実施されている。

東京MOUは、域内での効果的なPSC実施のため検査データベースの維持管理、PSCマニュアルの整備等を行っているほか、適切な検査実施のためPSC検査官の教育訓練事業を行っており、域内のPSC途上国のPSC検査官を養成するための研修及びPSCの技能の向上、各国とのPSCの調和を図るための加盟国間でのPSC監督官の相互派遣、2009年からはIMOと連携した他地域MOUへの専門家派遣等の事業を行っている。

このうち、我が国においては、毎年横浜市及び各地方運輸局において研修事業としてGTC（General Training Course：一般訓練コース）を開催しており、2016年に開催された第6回GTCには、東京MOU域内から14名、他地域MOUから8名の監督官が参加した。

また、相互派遣事業として、オーストラリアとロシアから各1名の監督官を受入れるとともに、我が国からは1名の外国船舶監督官がインドネシアに派遣された。専門家派遣事業については、他地域MOUへの派遣として、インド洋地域（オマーン）、東京MOU域内ではペルー、フィジー及びベトナムへ、我が国の外国船舶監督官を専門家として派遣した。我が国ではこうした事業に積極的に取り組むことで、PSC分野での国際貢献に寄与している。

また2014年1月1日から、東京MOU域内において新検査対象船舶選定制度が導入され、過去のPSCの結果等に応じて個々の船舶をリスクレベル毎に分類し、欠陥が存在する可能性の高いハイリスク船舶に重点を置いた効果的なPSCを実施している。



GTC最終日の成果発表の様子



インドネシアのPSC官との集合写真