

2020年5月8日
東京MOU事務局

2019年年度報告書を公表しました

～域内PSC検査の航行停止処分率、10年振りに上昇～

東京MOU事務局では、1年間の東京MOUの活動状況や加盟当局のポート・ステート・コントロール（PSC）の実施結果等を取りまとめた年度報告書を毎年公表していますが、今般、25回目の年度報告となる2019年の年度報告書（Annual Report 2019）を取りまとめ、本日、英文ウェブサイト（<http://www.tokyo-mou.org>）に掲載、公表しました。

2019年年度報告書の主な内容は下記のとおりです。

記

1. 2019年の活動状況

(1) 燃料油硫黄分上限規制に関するパリMoUとの合同広報キャンペーン

MARPOL 条約附属書VIの改正により2020年1月1日に燃料油硫黄分上限規制が施行されることを踏まえ、同規制の確実かつ円滑な実施を確保するため、規制実施1年前の2019年1月1日からPSC検査時に同規制への適合状況を確認し、未対応の船舶に対し、未適合部分について年内に適合させるよう注意を促す文書を手交する広報キャンペーンをパリMoUと合同で実施しました。

(2) 集中検査キャンペーン（Concentrated Inspection Campaign(CIC)）

2019年は**非常システム及びその手順に関するCIC**をパリMoUと合同で実施し、期間中7,174件のCIC検査を実施しました。CICに関する航行停止処分率は、実施期間中の全体平均（2.62%）を下回る0.77%となる（数値は何れも速報値）など、総じて条約等の規定がよく順守されている状況が確認されました。なお、2020年には、**復原性全般に関するCIC**をパリMoUと合同で実施する予定でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、1年間延期することとしました。

(3) 航行停止処分率（Detention rate）、12年振りに上昇

2008年の6.91%をピークに2018年（2.96%）まで減少していた**航行停止処分率（航行停止処分件数／検査隻数）が10年振りに上昇**に転じ、3.13%となりました。2019年に航行停止処分率が上昇に転じた要因としては、加盟当局がよりリスクの高い船舶を対象を絞り込み検査を行った結果と評価できる一方で、域内の航行船舶の状態や質の低下も懸念されるため、これまで以上にリスクの高い船舶やサブスタンダード船に集中して検査を行う等の検査資源の有効かつ効果的な活用を図っていく必要があると認識しています。

(4) 劣悪船（Under-performing ships）隻数初めての増加

東京 MOU では、劣悪な船舶を域内から排除するため、過去 1 年間に 3 回以上航行停止処分を受けた船舶を劣悪船（Under-performing ships）として毎月公表し、域内各港に入港する毎に P S C 検査を行う措置を 2011 年から講じています。この措置により、劣悪船の数は年々減少してきましたが、2019 年に劣悪船処分を受けた隻数は 23 隻と本制度を開始した 2011 年以来初めて前年実績を上回りました。一方で 2011 年（91 隻）と比較して、劣悪船の隻数は 75%強減少しています。本件についても、航行停止処分率の上昇と同様に、加盟当局がよりリスクの高い船舶を対象を絞り込み検査を行った結果と評価できる一方で、域内の航行船舶の状態や質の低下も懸念されるため、これまで以上にリスクの高い船舶やサブスタンダード船に集中して検査を行う等の検査資源の有効かつ効果的な活用を図っていく必要があると認識しています。

（4）第 30 回 P S C 委員会の開催

東京 MOU の加盟当局により構成され、原則として年 1 回開催し東京 MOU の重要事項を決定する P S C 委員会がマジュロ（マーシャル諸島）にて 2019 年 10 月に開催されました。同委員会の主要な決定事項等は、次のとおりです。

- ① パナマを 21 番目の正式加盟当局として満場一致で承認
- ② P S C 検査において、遠隔フォローアップ検査（証拠書類等をもとに P S C 検査官の立会なしに実施するフォローアップ検査）について審議が行われた結果、各当局の判断により、指摘された欠陥の改善について適切で信頼できる証拠がある場合に、特定の環境の下に、実際に P S C 検査官が訪船することなく欠陥の改善状況を検証し P S C 検査を結了する遠隔フォローアップ検査スキームを試験的に実施することに合意。
- ③ 2018 年に実施した「MARPOL 条約附属書 VI」に関する集中検査キャンペーン（CIC）報告書を承認
- ④ 2017 年 5 月にバンクーバーにて開催された標記第 3 回パリ MoU・東京 MOU 合同閣僚会議において採択された閣僚宣言に盛り込まれた 31 の行動計画のうち、ばら積み貨物の輸送の安全の確保向上策として、荷送り人等関係者に対する教育プログラム用の冊子等について審議されたほか、旗国船舶の安全を確保するために旗国当局を支援することを目指した SOLAS 条約第 I 章第 4 規則に基づく船舶



第 30 回 P S C 委員会（マジュロ（マーシャル諸島））

(単一国際航海の船舶)の検査ガイドライン案について審議が行い、今後PSC委員会においてフォローアップ作業の進捗状況についてさらにアップデートしていくことを再確認

(5) 研修事業の実施

研修5か年計画(2016-2020年)に従って、一般研修、専門家派遣研修、PSC検査官交流研修、セミナー等を日本財団のご支援を得て実施しました。2019年に実施した主な研修事業は次のとおりです。

- ・一般研修(8~9月、於：日本、参加者22名(うち7名はIMO費用負担による他地域MOUからの参加者、1名はインド洋MOU費用負担による同MOUからの参加者))
- ・専門家派遣研修(韓国からマレーシア並びに日本からフィジー及びベトナムへ、それぞれPSC専門家派遣を実施)
- ・PSC検査官交流研修(韓国からカナダへPSC検査官を派遣するなど6件の交流を実施)
- ・セミナー(7月、於：バヌアツ、参加者20か国・地域から28名)
- ・専門研修(9月、於：ロシア、STCW条約をテーマに実施、参加者15か国・地域から22名(うち2名はインド洋MOU費用負担による同MOUからの参加者))
- ・日本財団の助成により2月に豪州にて「旗国パフォーマンス向上セミナー」をブラックリスト国旗国政策担当責任者を招聘して実施

2. 2019年のPSC検査実施結果概況

(1) 概況

2019年(1-12月)の域内の検査件数は、31,372件で前年(31,589件)と比べ微減しました。**検査1件当たりの欠陥指摘数**は2.34件(前年2.32件)とほぼ横這い、**航行停止処分率**は上述のように3.13%(同2.96%)と10年振りに上昇に転じました。また、航行停止処分を受けた船舶1隻当たりの航行停止要因欠陥の数は2015年から増加傾向が前年はやや減少した(2015年：2.40、2016年：2.58、2017年：2.76、2018年：2.50)ものの2019年は2.77と再び増加に転じ、**航行停止処分を受けた船の劣悪な状況が継続している**ことが見受けられます。

(2) 検査率

検査率(検査隻数/入港隻数)は、前年(70%)とほぼ同様の69%でした。

(3) 欠陥指摘数

指摘された欠陥総数は73,393件と前年(73,441件)とほぼ同様の件数でした。指摘された欠陥を範疇ごとに見ると、昨年同様、**火災安全措置関係が最も多く、次いで航行安全関係**でした(図1参照)。

(4) 航行停止処分件数

航行停止処分件数は、983件(前年934件)であり、49件増加しました。航行停止処分に至った欠陥のうち、**救命艇に関する欠陥**が最も多数を占め、**その他(ISM)、防火ダンパー、汚水処理装置、非常動力源(非常用発電機)、船舶・設備の保守(ISM)に関する欠陥**がこれに次いでいます(図2参照)。

(5) 旗国格付け

旗国ごとの登録船舶の航行停止処分率の平均値(過去3年間)を基に旗国のパフォーマンスを統計的処理により算出しその結果に応じ、**Black/Gray/White**に分類した

表を毎年の年次報告に掲載しています（統計処理手法の限界により過去3年間の検査隻数が30隻以上の旗国に限ります。）が、ブラックリストに掲載された国は10か国（前年は12か国）と前年より2か国減少しました。ワースト1位はタンザニアとなり、トーゴ、モンゴルがこれに次いでいます。なお、継続的にブラックリストに入っていたインドネシアは、グレーリストに移行、また、昨年ワースト1位だったフィジーについては検査隻数が減少し30件未満となったため、Black/Gray/White分類表の対象から外れました。

(6) ROパフォーマンス

RO（認定検査機関）に対する評価では、“low”に該当するものが2（昨年0）、“medium”及び“high”がそれぞれ11（前年15）及び17（同18）でした。



2019年域内PSC検査における欠陥事例

（左：浸水状態の非常ポンプ室、中央：補機上に放置されたぼろ布、右：使用不能の空気管）

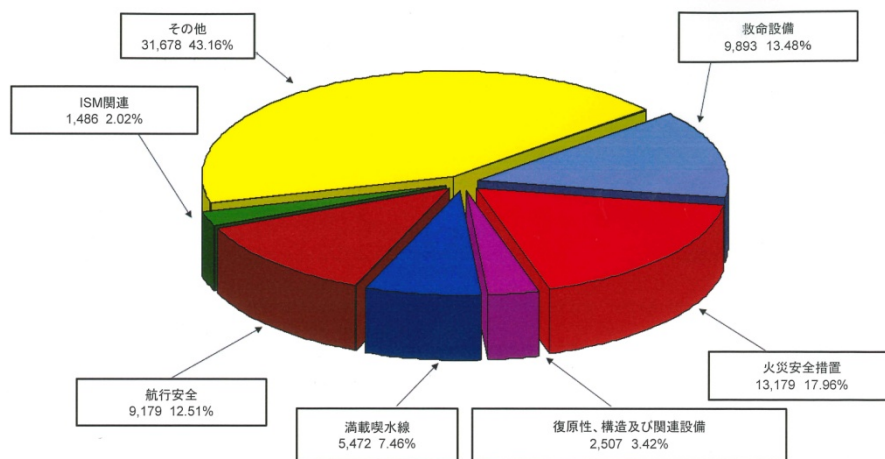


図1 2019年PSC検査で指摘した欠陥の種類別構成

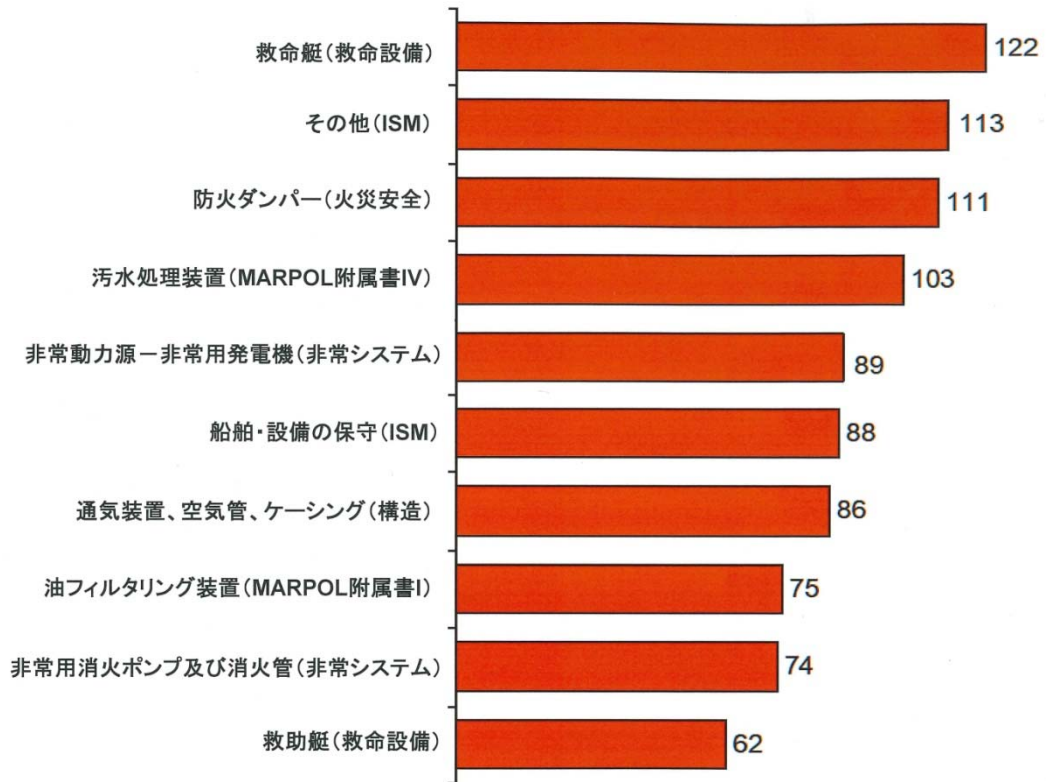


図2 2019年PSC検査で指摘した拘留要因となった欠陥の種類別件数

以上

お問合せ先

(公財) 東京エムオウユウ事務局

03-3433-0621

担当: 久保田・寧(ニン)

Editor's note

東京MOU：ポート・ステート・コントロールに関するアジア太平洋地域協力協定（Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region）の略で、P S Cを効果的に実施するため、検査方法の統一、検査情報の共有等を図るための地域協定。2019年4月現在、以下の21の当局がメンバーとなっている。また、メキシコ及びパナマが準メンバーとなっているほか、下記の6の当局及び9のI G Oがオブザーバーとなっている。事務局は東京、データセンター（APCIS）はモスクワに所在。

メンバー：オーストラリア、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港（中国）、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、マーシャル諸島、ニュージーランド、パナマ、パプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム

オブザーバー：北朝鮮、マカオ（中国）、サモア、ソロモン諸島、トンガ、USCG、IMO、ILO、パリ MoU、インド洋 MOU、黒海 MOU、Viña del Mar Agreement、リヤド MOU、カリブ海 MOU、アブジャ MOU

ポート・ステート・コントロール（PSC）：海上人命条約、海洋汚染防止条約等で認められている寄港国の権利として実施する外国船舶への立入検査のこと。安全、保安、海洋環境保護、船員の作業・居住条件に関する条約の規定に適合しているかを確認し、著しい欠陥が認められた場合には、航行停止処分（detention）を行うことができる。条約の義務を十分に果たしていない旗国や船舶所有者に対し、条約への適合を促す効果が期待されている。

集中検査キャンペーン（CIC）：新たに導入された要件等テーマを特定して通常のP S C検査に加え、年1回3か月間にわたり集中的に実施する検査キャンペーン。

東京MOUが実施している研修訓練事業：

日本財団のご支援を得て以下の事業を実施。

一般研修：初任や暫く業務から離れていたP S C検査官を対象にした全般的な研修で、日本政府（国土交通省海事局）の全面的なご協力により、毎年日本で実施している。座学（2週間）と訪船実習（2週間）で構成され、P S Cの基礎を習得させることを目的としている。域内途上国を中心に毎年十数名が参加するほか、IMOの資金援助により他のP S C組織（パリ MoUを除く。）からも参加している。

専門家派遣研修：経験豊富なP S C検査官を加盟当局に派遣し、現地で座学・訪船実習等の研修を実施する事業。

P S C検査官交流研修：P S C検査官を他の加盟当局の検査に実際に参加させ、自国の実施方法等との相違等について意見交換をさせることにより、P S C検査方法の統一を図ることを目的とした研修。

セミナー：新たに導入された条約等の要件や集中検査キャンペーンのテーマ等最新のP S Cに関する知識を習得させるための研修で年1回実施している。

専門研修：特定のテーマについて専門知識を習得させるための研修で2年に1回実施している。