

A F S 条約の概要

1. 条約の正式名称

the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System on Ships, 2001
2001年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約

2. 条約の目的

A F S 条約は、海洋環境及び人の健康を保護するため、船体に貝などの海洋生物が付着するのを防止するために用いられる T B T (トリブチルスズ) などの有機スズ化合物を含む船底防汚塗料の使用を規制することを目的に、2001年10月に国際海事機関 (I M O : 国連の専門機関) において採択されました。

3. 適用対象船舶等

A F S 条約は、軍艦等を除く次の船舶に適用されます。

- (1) 締約国を旗国とする船舶
- (2) 締約国を旗国としない船舶のうち締約国の権限の下で運航されている船舶
- (3) 締約国の港、造船所又は沖合の係留施設に入る船舶のうち(1)又は(2)に規定する船舶のいずれにも該当しないもの

(注：(3)により、我が国に入港する外国船舶は、条約非締約国の船舶も条約の規制の対象となります。)

4. 規制の内容

海洋環境及び人の健康の保護のため、全ての適用対象船舶について、2,500mg/kg を超えるスズを含む有機スズ化合物を用いた防汚方法が、平成20年9月17日より禁止されます。

現存船に塗布済で規制に適合しない防汚塗料については、同日までに完全に除去するか、有機スズ化合物が海中に溶け出さないようにシーラーコートと呼ばれる被膜で被覆する必要があります。

5. 検査及び条約証書等

- (1) 条約締約国の船舶であって国際航海に従事する総トン数400トン以上のもの(プラットフォーム等を除く。)は、旗国又は旗国が認める機関の検査を受け、条約に基づく I A F S 証書を船内に備え置くことが義務付けられています。なお、現存船については、I A F S 証書の備置きについて、2年間猶予されています。
- (2) 条約締約国の船舶であって国際航海に従事する総トン数400トン未満のもの(長さが24メートル未満のものを除く。)(プラットフォーム等を除く。)は、船舶所有者又はその代理人が作成する防汚方法に関する宣言書を船内に備え置くことが義務付けられています。

6. 外国船舶の監督（P S C）

条約の適用を受ける船舶は、締約国の港、造船所又は沖合の係留施設において、条約に適合しているか否かについて、締約国（寄港国）の監督（P S C：ポートステートコントロール）を受けることがある旨規定されています。

上記のとおり、我が国に入港する外国船舶は全て条約の適用を受けることになるため、我が国としては、入港した外国船舶について、当該船舶が所持する I A F S 証書等及び船底塗料の施用に関する関係書類等を P S C 検査し、条約の規定に適合していることを確認します。P S C の結果、基準に適合していることが確認できない場合は、技術基準適合命令により是正を命じることとなります。

また、条約の規定に基づき、P S C の際に必要に応じて船底塗料のサンプリング検査を行う場合があります。

(参考)

1. 条約の発効要件

25 か国以上の国が批准し、かつ、それらの国の船腹量の合計が世界の船腹量の 25 % 以上に達した日の 12 か月後に発効する旨、規定されています。

昨年 9 月 17 日にパナマが批准した結果、25 か国、38.1 % となって発効要件を満たし、本年 9 月 17 日に発効することとなりました。

2. 条約の締約国

A F S 条約の締約国は、2008 年 7 月現在、

アンティグア・バーブイダー、オーストラリア、バハマ、ブルガリア、クックアイランド、クロアチア、キプロス、デンマーク、フランス、ギリシャ、アイスランド、日本、キリバス、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、マーシャルアイランド、メキシコ、オランダ、ナイジェリア、ノルウェー、パナマ、ポーランド、ルーマニア、セントキッツ・ネイビス、シエラネオネ、スロベニア、スペイン、スウェーデン、ツバル（30 か国）

最新の締約国の状況は、次の IMO のウェブページにて確認できます。

U R L : http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248

P S C（ポートステートコントロール）の概要

1. 船舶の基準は国際条約により規制

海上における人命の安全や海洋環境の保全を図るため、船舶の構造・設備あるいは船員の資格要件等については、海上人命安全条約（S O L A S条約）、海洋汚染防止条約（M A R P O L条約）及び船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約（S T C W条約）などの国際条約により国際的な基準が定められています。

船舶は、これらの国際条約に基づき、旗国（船籍がある国）の検査を受け条約証書の発給を受けて航行することが義務付けられています。

2. サブスタンダード船への対応としてのP S C

しかしながら、大きな海難を起こした船舶をみると、その多くが国際条約に定められた基準を満たしていないいわゆるサブスタンダード船であり、旗国が自国の船舶を国際基準に適合させるという責務を十分果たしていないことが危惧されました。このため、サブスタンダード船を排除するために、旗国が果たすべき役割を補完するものとして、条約上認められた寄港国（ポートステート）の権利として自国に入港する外国籍船への立入検査（コントロール）の重要性が世界的に認識され、これをP S C（ポートステートコントロール）と呼んでいます。 P S Cの結果、条約の基準に適合していないことが判明した場合は是正のために拘留処分などが課されます。最近では、世界各国が積極的にP S Cを実施しています。

3. 我が国の体制

我が国では、平成9年度に外国船舶監督官制度を創設しました。平成19年度末において全国43官署に127名の外国船舶監督官を配置し、積極的にP S Cを実施しています。

P S Cの実績を見ると、平成19年は、5,217隻（のべ）の外国船のP S Cを行って、うち3,550隻から18,833件の欠陥を発見し、うち241隻については重大な欠陥が発見されたため拘留処分としました。

我が国海上貿易量の90%以上は外国籍船で運ばれており、我が国周辺海域の安全確保と海洋環境保全のためには外国籍船の基準適合性の確保が重要であり、今後ともP S Cの強化が必要となっています。

4. 国際的な地域協力体制

P S Cは、1か国が独自で行うよりも、近隣諸国と協力して実施することにより更に効果が期待されることから、国際的な地域協力体制の構築が進んでいます。

欧州地域では、82年以来パリMOU (Memorandum Of Understanding) と呼ばれる覚書により地域協力体制が構築されています。

アジア太平洋地域では、我が国等の主導により、93年に「アジア太平洋地域にお

けるP S Cの協力体制に関する覚書（東京MOU）」が採択され、これに基づき日本、オーストラリア、カナダ、中国など18か国（地域）からなる協力体制を構築し、共同のP S C情報ネットワークシステムなどを活用して効率的なP S Cに取り組んでいます。我が国は、東京MOUにおけるP S Cの先進国として、研修の実施、専門家の派遣などを通じて域内の開発途上国のP S C体制の強化に積極的に貢献しています。

現在では、このほかにインド洋MOUなど合計9の地域協力体制が構築されていますが、多くが発展途上であるため、我が国としてはこれらの地域の体制強化にも貢献を始めています。

(参考)

1. 我が国のP S Cの実績

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
検査隻数(のべ)	4,865	4,896	4,680	4,898	5,217
欠陥がある隻数	4,143	3,735	3,279	3,537	3,550
欠陥数	28,709	22,781	18,568	19,633	18,833
拘留処分数	639	459	248	292	241

東京MOU年次報告書による

2. 東京MOUメンバー国（地域）

オーストラリア、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム（18か国（地域））

事務局：東京

3. 東京MOUのブラックリスト国

東京MOUでは、域内でのP S Cの結果、拘留処分の多い旗国をブラックリストとして公表しています。

2007年の年次報告書で公表されたブラックリスト国は次のとおりです。

キリバス、グルジア、シエラレオネ、インドネシア、モンゴル、北朝鮮、カンボジア、ツバル、ベトナム、ベリーズ、ドミニカ、台湾、タイ

東京MOUのウェブページ：<http://www.tokyo-mou.org/>

(以上)