

ISPS実施直前の対応状況について（2004年6月30日）

1. 国連国際海事機構（IMO：International Maritime Organization）で、テロ対策セキュリティの一環として、国際輸送に係る船舶・港湾の安全対策のために、所定の安全管理態勢を施すことを骨子とするISPS(International Ship and Port Facility Security)コードが2002年12月に採択されており、今週7月1日より実施されることとされています。このISPSコードでは、船舶はセキュリティ管理体制を整えて証明書ISSC(International Security Ship Certificate)を取得し、また港湾も同様にセキュリティ管理体制を整えて承認を受けなければならないことになっています。締約国（147カ国）は上記ISPSコード要件を実施すべく取組みを行なっているところですが、実施日の7月1日を目前に控え、世界の船舶・港湾では十分に体制が整った状態にいたっておりません。
2. 先月5月27日にIMOのEfthimios Mitropoulos事務局長は、世界の港湾・船舶の約95%がISPSコードに未対応で、この状況のまま7月1日を迎えれば海上輸送に大混乱が起きる可能性があるかと警告しました。
3. IMOのインターネットにあるISPS Status Update 04 (<http://www.imo.org/home.asp>)で直近の各国船舶、港湾の対応状況を発表しています。

締約国からIMOに寄せられた6月25日現在の対応状況は、以下の通りです。

（1）船舶（39カ国からの回答）

ISPS対象船舶22479隻のうち船舶セキュリティプラン（SSP:Ship Security Plan）を提出した船舶は18778隻、証明書（ISSC）が発行された船舶は9292隻となっており、対応が完了している船舶は全体の41.3%に過ぎません。しかしながら6月21日時点は33%であったことから、実施日が近づくにつれて対応が進んでいることが覗えます。

（2）港湾（66カ国からの回答）

ISPS対象港湾7032のうち港湾施設セキュリティプラン（PFSP:Port Facility Security Plan）を提出した港湾は2901、PFSPが承認された港湾は2243で、対応が完了したのは全体の31.9%に留まっております。6月21日時点では16.2%であったことから、こちらでも対応が進んでいることが覗えます。

4. IMOのデータから、実施日が近づくにつれて対応が進んできていることは見て取れますが、7月1日までに全ての船舶、港湾が対応を完了させることはとうてい不可能であると思われれます。米、西欧、一部を除くアジアの主要港は対応完了済みか間もなく完了と言われておりますが、多くの途上国港湾はいまだ未対応であると言われております。
5. ISPSが問題となるのは、ISPSコード遵守を証明するISSCを持っていない船舶は、入港を拒否される可能性もあり、また、ISSCを持っている船舶であってもそれまでにISPS未対応の港湾へ寄港してきた場合には入港を拒否されることもあり得るという点です。各国はISPS実施のための国内法を整備しており、ISPSがどの程度厳格にエンフォースされ

るかは各国国内法の運用によるものであり、一律に予想できません。

6. 米国の例

(1) 米国ではMTSA(Maritime Transportation Security Act)を制定し、米国の沿岸警備隊 (Coast Guard) は7月1日以降、米国に到着する船が要件を満たしているか、船舶自体は満たしていても、その船舶が最後に寄港した5の港では要件が履行されているかをチェックして、不履行の港が含まれている場合には、最悪船舶の入港を拒否するという規則を敷いています。

(2) 米国の沿岸警備隊は、5月27日にNavigation and Inspection Circular (NVIC) No. 60-03の改訂版を発表し、来る7月1日から実施されるISPSの運用方針を示しています。同改訂版は以下からダウンロードできます。

パート1：<http://www.uscg.mil/hq/g-m/nvic/NVIC%2006-03%20Ch-1%20Part1.pdf>

パート2：<http://www.uscg.mil/hq/g-m/nvic/NVIC%2006-03%20Ch-1%20Part2.pdf>

上記運用方針では、沿岸警備隊による臨検について詳細に規定されています。沿岸警備隊では、7月1日より船籍、船社（または持ち主、または運用組織）等を勘案し、検査を行うか否かを決定することになっていますが、同時に、必ず臨検を行うべき船舶以外にも入港予定船舶の10%についてもランダムに抽出して臨検を行うこととしています。これらを通じて、臨検の結果及び事前情報から、証明書ISSCを有していない船舶と、承認されたPFSPを取得していない港湾が到着直前の5寄港地に含まれる船舶は、入港を拒否される事もあり得え（may be denied entry）また、入港が認められたとしても、指定地域（Security Sensitive Area）への接岸に限定されることもあり得るとの方針になっています。

(3) 現実にとどの程度厳格に沿岸警備隊が運用するかは蓋を開けてみなければ分かりませんが、6月25日付けJournal of Commerce紙では、沿岸警備隊は7月1日から厳しく運用すると警告したと報じており、米国入港96時間前までに入港通報することになっているものの、通報情報内容に不備があったり、不完全であったりした場合は入港拒否、または32500ドルの罰金を科される可能性があると報じています。また6月29日付けEconomist誌によると、沿岸警備隊は、ISPS未対応の全ての船舶について臨検を行なう方針とのことで、同じく29日付けのSan Francisco Chronicle紙では、沿岸警備隊700名（予備役500名を含む）体制で7月1日以降に臨むことにしているとのことです。

7. 欧州側のコメント

6月25日付けのJournal of Commerceによると、ドイツのFederal Maritime and Hydrographic AgencyのChristoph Brockmann氏の以下の懸念を掲載しています。

- 7月1日のISPS実施について、各国が厳格に規則を運用すれば欧州港湾は大混乱に陥る可能性がある。
- ドイツに寄港する一日あたり200隻の船舶のうち、ISSCを有しているのはわずか60%にすぎない。

- また欧州各国で運用基準が共通化されない場合、港湾の競争条件が不平等にさらされる。
8. 先週（21日の週）から、欧米の物流関係紙誌のみならず一般誌でも ISPS 実施に関する記事が目立っております。いずれも7月1日からの実施に懸念を示す内容ばかりとなっておりますが、安心材料としては、日本の荷主が利用するであろう主要船社は対応済みということです。アジアでは全体の動きは不明な部分もありますが、主要港湾の多くは対応済みと報告されています。しかしながら、ISPS への船舶、港湾の対応については荷主としてできることはなく、また、船社としても ISPS 未対応の港にも寄港せざるを得ない状況にあると思われます。

以上