

フィリピンの船舶安全基準及び 内航船需要に関する調査

2011年2月

社団法人 日本中小型造船工業会
財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

フィリピンは、経済・社会活動の基盤として船舶が必要不可欠な輸送手段であるが、毎年のように重大な海難事故が発生し尊い命が失われている。1987年12月に沈没・衝突した貨客船「ドニャ・パス号」の事故による死者は4,300人を超えと言われており、史上最も大きな犠牲を出した海難事故である。その後もこのような事故は頻発しており、近年では2008年6月にフェリー「プリンセス・オブ・ザ・スターズ」がマニラからセブに航行中、台風に会い沈没し、1,000人以上の犠牲者を出したのは記憶に新しいところである。

さらに、2009年12月にはバタングス沖で貨客船「バレノ9」が浸水により沈没、50人余りの犠牲者を出した。この事故は、通常的气象条件下で起きたものであり、船の安全性向上を求める声が一層強くなった。当該船舶は日本から輸入したばかりの船であったが元来平水区域を航行する船として設計されたものを沿海区域以上の区域で運航させていたことと建造後40年近くの老齢船であったことが特に問題となった。

この事故を受けて、フィリピンでは船舶の安全規制が強化されつつあり、老齢船の輸入禁止、輸入船の航行区域の確認強化に加えて、内航船舶の安全基準の大幅な見直しを行っている。また、フィリピンの中・大型貨客船の平均船齢は30～35年といわれているように老齢中古船に依存した船主が多いが、海運会社の中にも中古船の運航が不経済であり、かつ安全上も問題があることを認識し、新造船建造に向けた検討を開始したところが出てきている。加えて、日本のODAによるフィリピン開発銀行(DBP)を通じた円借款プロジェクトが開始されつつあり、内航船代替の動きが活発化することも十分考えられる。

このような状況の下、新造船の設計にも影響を与えるフィリピンの船舶安全に関する基準を調査するとともに、安全規制官庁である海事産業庁の活動状況等を取りまとめた。

本報告書が、フィリピンの船舶安全規制の状況を知る基礎資料として利用いただければ幸いである。

ジェトロ・シンガポールセンター船舶部
(社団法人日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター 矢頭 康彦

目 次

第 1 章	フィリピンの概要	1
1.1	フィリピン共和国の一般情報	1
1.2	フィリピン共和国の政治	1
1.3	フィリピン共和国の貿易	1
1.4	フィリピン共和国の経済	2
第 2 章	フィリピン内航海運の現況	4
2.1	国内海運業の概要	4
2.2	国内船団	5
2.3	海運振興策	8
2.4	我が国の経済協力	8
2.5	フィリピンの港湾に関する概要	9
2.6	海難事故	14
2.6.1	船種別にみた事故	14
2.6.2	事故の種類別にみた事故	15
2.6.3	事故原因	17
2.6.4	バンカボートの海難状況	18
第 3 章	船舶安全確保のための体制と業務実績	21
3.1	フィリピンの行政機関	21
3.2	海事産業庁の役割及び組織	22
3.3	海事産業庁の業務実績状況	25
3.3.1	内航海運関連許認可実績	25
3.3.2	外航海運関連許認可実績	30
3.3.3	造船、修繕分野	34
3.3.4	船員分野	36
第 4 章	フィリピンにおける海上安全に関する法律・規則及び安全確保に向けた取組み	38
4.1	フィリピンの法律	38
4.2	海上安全人命条約 (SOLAS)	38
4.3	船舶の分類	39
4.4	海上安全の管理体制	39
4.5	海上安全に関する最近の取組み	44
4.5.1	海上安全	44
4.5.2	セキュリティ	45
4.5.3	環境保護	46

4.5.4 産業近代化	46
4.5.5 その他の活動	47
4.6 コースト・ガード	47
第5章 まとめ	50
付録 2010年2月12日に大統領により署名されたコースト・ガード法	53
同仮訳	63

第1章 フィリピンの概要

1.1 フィリピン共和国の一般情報

1) 面積

299,404 平方キロメートル（日本の約 8 割）。7,109 の島がある。

2) 人口

8,857 万人（2007 年 8 月実施 フィリピン国勢調査）

3) 首都

マニラ（首都圏人口 1,155 万人）

4) 民族

マレー系が主体。他に中国系、スペイン系、及びこれらとの混血、更に少数民族がいる。

5) 言語

国語はフィリピン語、公用語はフィリピン語と英語。80 前後の言語がある。

6) 宗教

国民の 83%がカトリック、その他のキリスト教が 10%、イスラム教は 5%。

1.2 フィリピン共和国の政治

政体は立憲共和制である。

議会は上下二院制で、上院は 24 議席で連続 3 選は禁止されている。下院は最大 286 議席で連続 4 選は禁止。

正副大統領はそれぞれ直接選挙により選出。2010 年の選挙により、2010 年 5 月 10 日の大統領選挙で故コラソン・アキノ大統領の長男であるベニグノ・アキノ 3 世上院議員（当時）が当選。2010 年 6 月 30 日にアキノ新政権が発足した。アキノ大統領は、汚職・腐敗の撲滅への決意を表明し、アロヨ前大統領を痛烈に批判。また、ミンダナオ和平及び治安の強化も新政権の重要政策として掲げている。副大統領は前マカティ市長のジェジョマール・ビナイ。

1.3 フィリピン共和国の貿易

輸出は電子・電気機器が中心でなかでも半導体が大半を占める。フィリピンは資源が乏しいため、輸入は 40%が原料・中間財で資本財（通信機器、電子機器等）、燃料がこれに次いでいる。

貿易相手国は、輸出では米国、日本、オランダ、輸入では日本、米国、中国などが上位を占める。

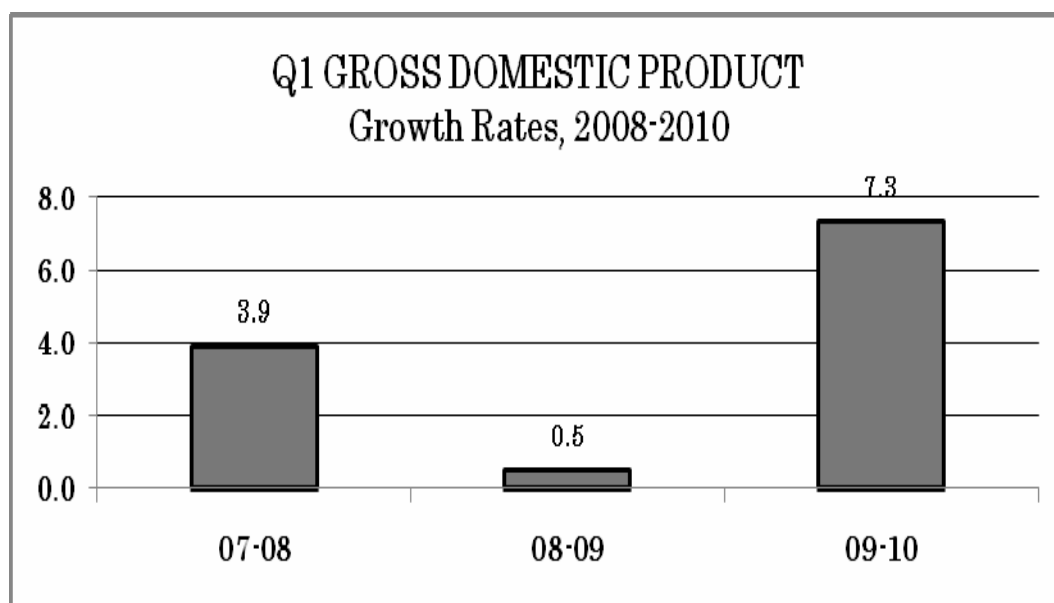
2010 年 12 月現在の為替レートは、1 ペソ約 1.9 円である。

フィリピン経済は、持続的成長を可能とするためには多くの課題を抱えており、アキノ新大統領は、インフラ整備、雇用創出、徴税強化・税制債券、教育の充実、ビジネス環境整備・外資導入。農業政策、海外出稼ぎ労働者の保護等を重要政策として掲げている。

1.4 フィリピン共和国の経済状況

フィリピン経済は、数々の内外からの圧力にもかかわらず回復力があることで知られている。過去には、米国主導のイラク戦争、(フィリピンの一部を含む) アジア各地で起きているテロ襲撃、SARS の発生など、悪化した情勢の中でも成長を維持してきた。各国の景気が後退した 2002 年においても国内総生産 (GDP) は 4.6%増加した。2003 年の第 3 四半期には、前年の同時期に記録した 3.8% を上回る 4.4%となっている。多額の送金、主に海外で働くフィリピン人からの送金により、2002 年の国民総生産 (GNP) は 5.2%、また 2003 年第 3 四半期は前年の 4.3%を上回る 5.9%の増加となった。

最近の状況についてみると、アロヨ大統領の統治からアキノ大統領への交替の期待が市場に好影響をもたらしており、GDP の実質成長率をみると、2009 年第一四半期が前年同期比 0.5%増であったのに対し、2010 年第一四半期は同 7.3%増となっている。エルニーニョの影響を受けた農業分野を除き、全ての分野で世界経済の回復とともに活気を取り戻しつつある。また、世界経済の回復とともにフィリピン人海外労働者の堅調な需要による海外労働者からの送金増加も GDP の伸びに貢献した。貿易や民間サービスの貢献により、製造業は大きく好転した。



需要の面からみると、消費の増加と堅調な貿易及び固定資産投資の増加に刺激された政府の支出によって 2007 年第 2 四半期から高い経済成長が続いている。

世界的景気後退も過ぎ去ろうとしており、ユーロ圏のもたつきにも拘わらず、海外で働くフィリピン人のサービスと専門性は堅調な需要があり、2010 年第 1 四半期は前年同期に比べ 28.7%の増加であり、GNP に換算して 2009 年第 1 四半期の 3.3%から 9.5%に押し上げる効果があった。この高い GNP の伸びは 1988 年第 4 四半期以来のものである。

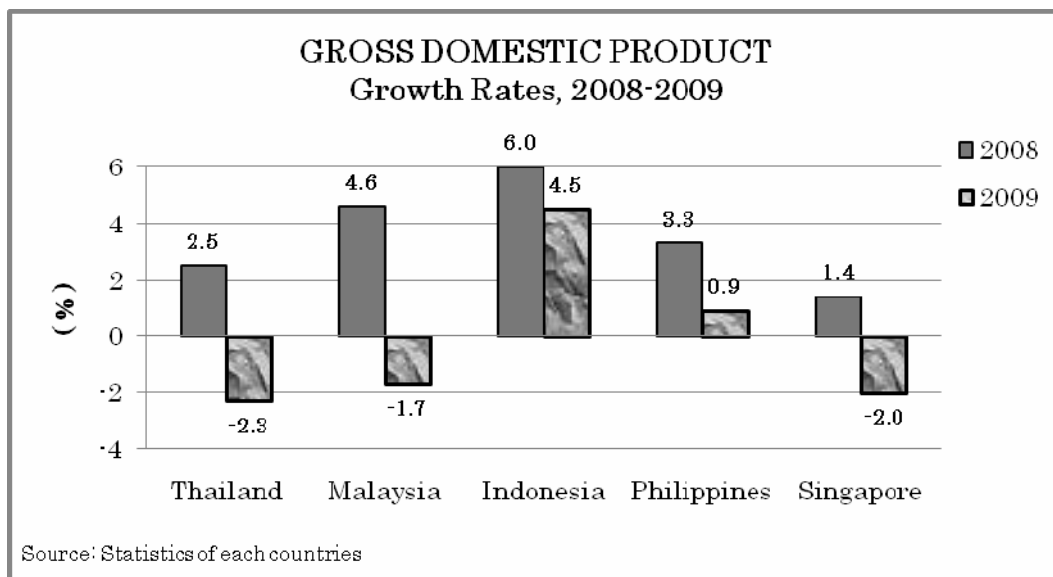
米、とうもろこし及びさとうきびの生産減少もあり、農業、水産、森林分野 2010 年第 1 四半期の伸びは 0 であり、前期の 2.8%減につづき低調であった。

工業分野は前期の 6.3%の伸びに続き 3.8%の伸びを記録した。

サービス業分野では、2010年第1四半期は前期の0.1%の伸びから3.6%の伸びへと増加した。民間サービス分野では貿易及び金融が堅調な伸びを示した。

支出の面からみると、2010年第1四半期は前年の3.0%から5.9%の伸びへと消費支出が拡大している。政府消費支出（GCE）は前年度の6.1%の伸びから18.5%の伸びと、記録的な増加を示した。

2008年から2009年にかけてのフィリピン等東南アジア諸国のGDPの伸び率を示したものが次の表である。インドネシアに比べると、GDPの伸びは小さいが、世界的不況下の2009年においても前年度に比べてプラス成長を記録している。



第2章 フィリピン内航海運の現況

2.1 国内海運業の概要

1990年代初期の国内海運業に対する規制緩和以来、船主の数が増加し、ある種の商業や航路では競争が激しくなった。こうした競争は景気後退や不況の時期にさらに激化し、国内の業界各社は市場シェアを拡大して旅客や貨物輸送会社を困り込もうと躍起になった。

国内の海運業は、フィリピン内で旅客や貨物の輸送を行う。船で輸送する貨物には、輸入品、輸出品、および各地へ配送される国内生産商品などがある。

この業界は、国内外の乗客と貨物の輸送に大きく依存している。しかし、海運企業に限らず、航空会社や外国の運送会社の間でも競争が激化したことにより、海運業の実績は横ばい状態となっている。1997年から2009年までの旅客数と貨物量は、それぞれ6.0%と7.0%の増加にとどまった。ほとんどの国内航空会社は、旅客と貨物のシェア獲得競争の激化にともなって運賃の引き下げを始めているため、成長率は落ち込むと予想されている。さらに、国際輸送会社の参入が海運会社に圧力をかけており、利幅も狭くなるとみられる。

表 2-1 旅客数・貨物量の推移

(セブ島を除く)

	1997		2002		2009	AGR
旅客数 (百万人)	41.4		49.1		43.9	6.0%
貨物量 (百万 MT)	144.5		149.6		150.5	7.0%

出典：フィリピン港湾庁

海事産業庁の2008年データから抽出した上位の海運事業者の保有隻数、総トン数は次のとおりである。

表 2-2 フィリピンの主要海運事業者

海運事業者	所有船舶数	合計総トン数	平均総トン数
Sulpicio Lines Inc.	26	160,532	6,174
Aoitiz Transport System Corporation	17	119,322	7,019
Asian Shipping Corporation	70	61,424	877
Negros Navigation Co. Inc.	8	44,338	5,542
Lorenzo Shipping Corporation	7	43,025	6,146
Solid Shipping Lines	9	39,332	6,174
Trans Asia Shipping Lines	10	19,670	1,967

表に掲げた 6 社のうち、小型貨物船等が中心の Asian Shipping Corporation のみはマニラのナボタス造船所等のローカル造船所で建造している船が多いが、大型船を所有している他の 5 社は全て輸入船である。特にサルピシオ・ラインは 26 隻中 25 隻、アボイティス・トランスポート・システムは 17 隻中 15 隻、ネグロス・ナビゲーションは 8 隻全て、トランス・アジア・ SHIPPING も 10 隻全てが日本からの中古船輸入である。

(1) サルピシオ・ライン

サルピシオ・ラインは 1973 年、大手海運会社 Carlos A Githong のジェネラル・マネージャーであった Don Sulpicio Go が設立した。セブに本社があり、フェリー 17 隻、貨物船及びコンテナ船 9 隻を運航している。同社は設立当時から海難事故が多く発生していた。2008 年 6 月に 800 人以上の犠牲者を出した Princess of the Stars の沈没事故により、旅客輸送を禁止されており、2009 年 10 月現在でも許可されていない。

(2) アボイティス・トランスポート・システム

電力、金融、不動産、建設、レジャー・リゾートなど幅広い事業を展開するアボイティスグループの海運部門。同グループの海上輸送部門では 1907 年に第 1 船目の船舶を就航している。「スーパーフェリー」、「スーパーキャット」、「セブフェリー」などのブランド名で海上輸送を行っている。ただし、前述のようにフェリーは日本から輸入した中古船がほとんどであり老齢化も進んでいる。2009 年 9 月には、ミンダナオ島近郊でスーパーフェリー 9 が沈没し、約 10 名の死者を出した。

(3) ネグロス・ナビゲーション

1932 年に設立されたフィリピンでも老舗の内航海運会社である。1960 年代には初めて空調付きの新造旅客船を投入し、70 年代にはマニラ北港に近代的なターミナルを建設し、80 年代には RORO 船事業を開始した。現在、貨客船 7 隻、貨物船 1 隻を所有している。ただし MARINA のデータでは全て 1970 年代の建造船であり、平均船齢は 30 年を超えている。

(4) ロレンソ・ SHIPPING

1972 年に設立された海上貨物輸送会社。当初はバラ積み船の運航であったが、現在は全てコンテナ船であり、その容量は 197~400TEU である。マニラとセブ、ダバオなど、フィリピンの主要港湾を結んでいる。1990 年にシンガポールの Neptune Orient Lines (NOL) のグループ会社となった。

(5) ソリド・ SHIPPING

1977 年に設立された内航貨物海運会社。9 隻の貨物船でマニラとミンダナオの 3 港（ダバオ、カガヤンデオロ・ジェネラルサントス）を定期便で結んでいる。MARINA の統計によれば、同社の所有する船舶は日本及び韓国から輸入されたものであり、全て 1980 年代の建造である。

2.2 国内船団

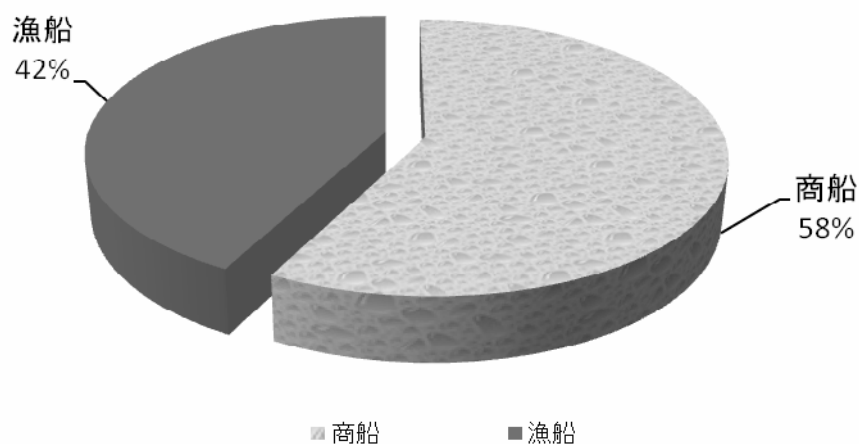
フィリピンの商船隊を構成している船は、バンカから Ro-Ro 船まで大きさはさまざまである。通常 Ro-Ro 船は主要航路に使われている。一方、離島航路や短距離航路では従来型の船が使用されている。バンカや他の同等のフェリーボートは、主に航行時間が 5 分から 30 分の短い距離で使われている。

2009年の時点で、フィリピンの国内商船隊は 8,383 隻で構成されており、その 58%が商船、42%が漁船となっている（表 2-3 及び図 2-1 参照）¹。漁船は海岸に住む個人の漁師が所有している。

表 2-3 国内船団の構成

類別	船舶数	合計総トン数	平均総トン数	平均船齢
商船	4,840	1,560,534.34	322.60	13.81
漁船	3,543	229,912.73	64.89	14.19
合計	8,383	1,790,447.07	213.63	13.97

図 2-1 国内船団の構成
(2009年時点の船舶数)

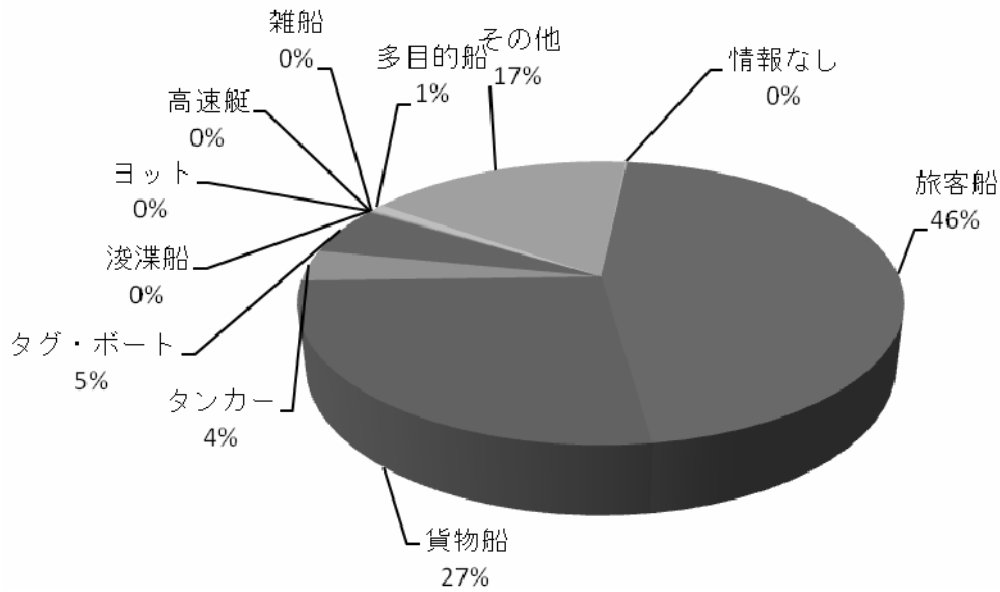


出所：MARINA-MISO 2002

国内商船は、2009年末において 4,840 隻、1,560 万 GRT の船舶を保有している。隻数の比率を示したものが図 2-2 である。これによれば、旅客フェリーが 46%と圧倒的な割合を占めており、貨物船が次いで 27%となっている。一方、総トン数では貨物船が最大で約 774,000 GRT となっている。

¹フィリピンにおける海上輸送船隊の量の比較には、MARINA の 2009 年の数字を参考にした。

図 2-2 国内商船隊 (2009 年時点の量)



出典：MARINA

表 2-4 に示すとおり、一般貨物、旅客・貨物船、および旅客・フェリー船が国内船団の過半数を占めている。1995 年から 1998 年にかけて実施された業界の規制緩和、経済成長、市場の自由化による新たな船主の参入や、既存の船主が保有する船舶数の拡大により、船舶数は次第に増えた。しかし、1998 年から 2000 年にかけては「国内海運業の近代化計画 (DSMP: Domestic Shipping Modernization Program)」により、古く旧式の船が次第に姿を消したために船の数は減少した。

表 2-4 国内商船隊の構成 (2009 年)

種類	船舶数	合計総トン数	平均総トン数	平均船齢
旅客船	2,230	449,273.07	201.47	9.55
貨物船	1,297	774,000.58	596.76	18.00
タンカー	174	161,027.48	930.79	17.68
タグ・ボート	268	26,793.28	99.97	25.95
浚渫船	5	2,940.84	588.17	28.60
ヨット	2	37.30	18.65	6.50
高速艇	-	-	-	-
雑船	8	1,250.23	156.28	17.86
多目的船	41	8,635.87	210.63	12.12
その他	810	136,540.52	168.78	13.95
情報なし	5	35.17	7.03	0.80
合計	4,840	1,560,534.34	322.60	13.81

出典：MARINA

2.3 海運振興策

2004年に内航海運開発法（Domestic Shipping Development Act, RA9295）が制定されており、強固で競争力のある内航船隊の形成を主目的に、競争力のある投資環境の整備、内航船隊の継続的な成長のためのインセンティブの付与等の国家政策が掲げられている。RA9295の目的及び政策の概要は次のとおりである。

【目標】

- － 安全で、信頼のある、効率的、十分に経済的な旅客及び貨物サービスによる島嶼間の輸送
- － 定期的、信頼のある効率的な海上輸送サービスの実現による産業と経済発展の地方への分散
- － 必要で競争力があり、経済的な国内海運網の整備による輸出の拡大

【政策】

- － フィリピン籍船による運航の促進
- － 健全で競争力のある投資・運営環境の創出による海運産業への投資促進
- － フィリピン国内商船の継続的発展のための必要な支援とインセンティブの提供
- － フィリピン国内商船と内航船員の国際基準への適合のための奨励、改善及びアップグレード
- － 国内海運事業の継続可能性の実現
- － フィリピン国内商船隊の拡大と近代化、及び安全基準適合のための国内造船業の発展の奨励

この内航海運開発法の細則は2004年11月に発効していたが、2009年に改定された。この改正では、度重なる海難事故などの対策として船主の義務として収入の一定部分を船舶保守に充てること、船舶運航会社に船の保守修理計画の提出を義務付け、認められた量、人数以上の旅客貨物を載せることを禁止することなどを盛り込んでいるが、負担増となる内航船組合の強い抵抗にあい、改正細則の一部は執行が留保されることになった。

また、老朽化が進み安全性が問題となっている状況の中、新造船導入を推進するため、アロヨ大統領は任期切れ直前の2010年6月に、新造船を就航させる事業者に対して、全ての航路への事業参入の許可、各種手数料の割引、税制面での優遇措置などを与えるとする大統領令を発出している。

2.4 我が国の経済協力

我が国のフィリピン国内航海運近代化への経済協力に、内航海運近代化計画（Domestic Shipping Modernization Program : DSMP）がある。

本事業は、フィリピン開発銀行（DBP）を通じてフィリピン内航海運業者が船舶を購入・建造する資金などを低利・長期にて調達できる円借款（ツーステップローン）事業である。第19次円借款において総貸し付け額150億円の規模で1995年から開始され、新造船53隻、中古船の輸入47隻の合計100隻の内航船舶が本計画の融資を受けて建造及び調達された。また、第22次円借款においても200億円の規模で第2期が1999年から開始された。第2期においては、融資の対象にそれまでの内航海運事業、造船及び船舶修繕事業、港湾の整備事業（荷役設備等に限定）に加えて、港湾整備事業（埠頭等の改修及び建設）を含める事としている。また、低開発地域における海運の近代化を図るために、必要な調査を行なうとともに、対象地域への融資に対しては優遇金利を設定した。

さらに、フィリピン全国においてDBPを通じ地方自治体、民間企業、政府出資企業、協同組合に対して物流インフラ整備のための中長期資金を融資することにより、物流インフラの整備のための投資活

動の促進、物流コスト削減、及びそれに伴う物流量増加を図り、フィリピンの持続的な経済成長に寄与することを目的とした「物流インフラ開発事業（LIDP: Logistics Infrastructures Development Program）」のローン・アグリーメントが 2009 年 11 月 9 日に日比間で調印された。総事業費は 40,540 百万円（うち、円借款対象額：30380 百万円）、事業実施期間は 2009 年 9 月から 2016 年 11 月の 85 ヶ月間の予定である。本事業の対象セクターは、RO-RO 船、RRTS 関連施設、有料道路、地方道路、道路補修設備、運搬施設、ばら荷物流施設、冷蔵物流施設、等となっている。

2.5 フィリピンの港湾に関する概要

フィリピンには全部で 398 の港があり、それらの中でもマニラ北港、マニラ南港、イロイロ港、サガヤンデオロ港、セブ港が、貨物の過半数を受け入れており主要港湾とみなされている（表 2-5 参照）。基地港やターミナル港などの主要港湾は、主要都市の中心にあるのが普通である。こうした港では、大量の貨物と乗客を取り扱っている。ソルソゴン（レガスピ）、ソゴド（タクロバン）、ラミタン（サンボアンガ）などの州港、いわゆる「外港」は地域間で取引された商品を陸揚げする港で、主に国内と島間を往来する船が業務を提供している。これらは主に公共の港で、地方政府が所有し、その維持にあっている。一方、民間の港は民間組織が所有している。大手製造会社、特にセメント会社は、自社の貨物を扱う専用の港を持っている。図 2-3 および図 2-4 は、フィリピンの主要港と外港の位置を示している。

表 2-5 フィリピンの港湾の分布

港のタイプ	港湾数			合計
	ルソン	ビサヤ	ミンダナオ	
基地港	7	5	9	21
ターミナル港	18	25	15	58
その他の政府の港	28	31	44	103
民間の港	68	75	73	216
合計	121	136	141	398

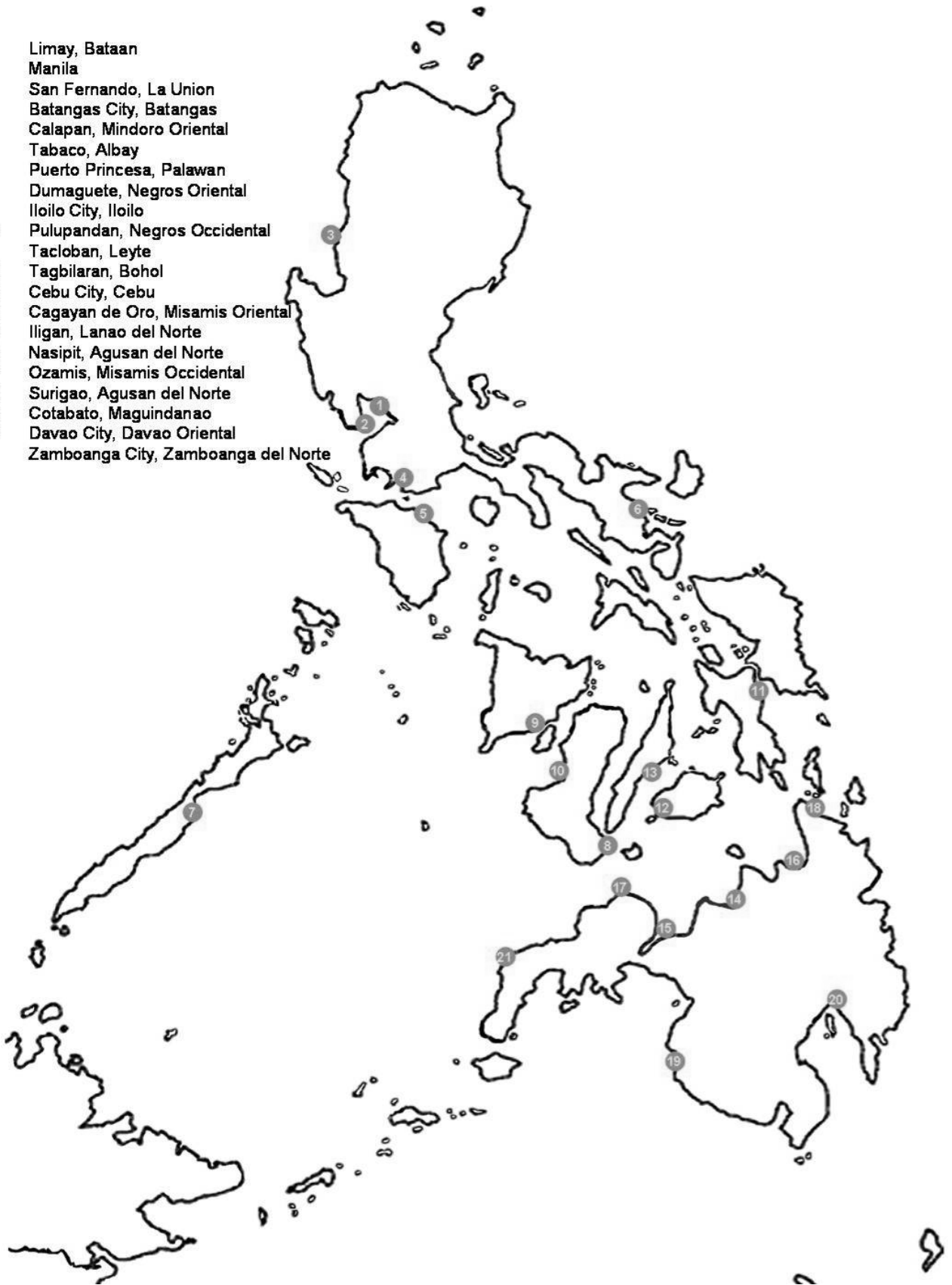
出典：フィリピン港湾庁 1999 年統計年鑑

貨物の取扱量をみると、マニラ北港が最も多く、次にマニラ南港が続く。（表 2-6）が続く。一方、旅客量が一番多いのはバタンガスで、それにカラパンとザンボアンガが続く。（表 2-7）

なお、表 2-6 及び 2-7 はいずれもフィリピン港湾庁（PPA）の資料であり、セブ港が入っていない。貨物、旅客ともにセブ港はトップクラスの実績があると推定される。

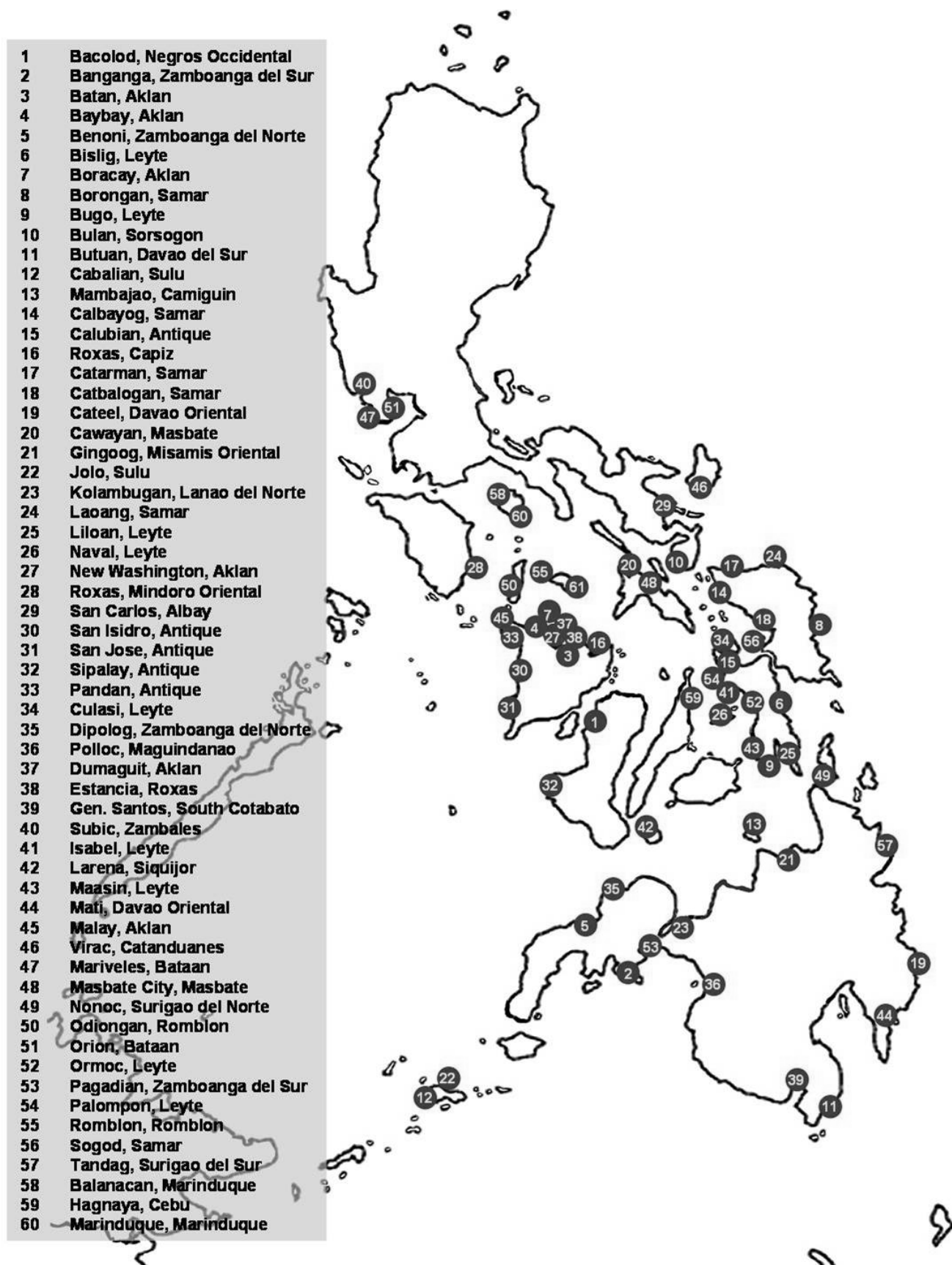
図 2-3 フィリピンの主要港

- 1 Limay, Bataan
- 2 Manila
- 3 San Fernando, La Union
- 4 Batangas City, Batangas
- 5 Calapan, Mindoro Oriental
- 6 Tabaco, Albay
- 7 Puerto Princesa, Palawan
- 8 Dumaguete, Negros Oriental
- 9 Iloilo City, Iloilo
- 10 Pulupandan, Negros Occidental
- 11 Tacloban, Leyte
- 12 Tagbilaran, Bohol
- 13 Cebu City, Cebu
- 14 Cagayan de Oro, Misamis Oriental
- 15 Iligan, Lanao del Norte
- 16 Nasipit, Agusan del Norte
- 17 Ozamis, Misamis Occidental
- 18 Surigao, Agusan del Norte
- 19 Cotabato, Maguindanao
- 20 Davao City, Davao Oriental
- 21 Zamboanga City, Zamboanga del Norte



出典：フィリピン港湾局

図 2-4 フィリピンのその他の港

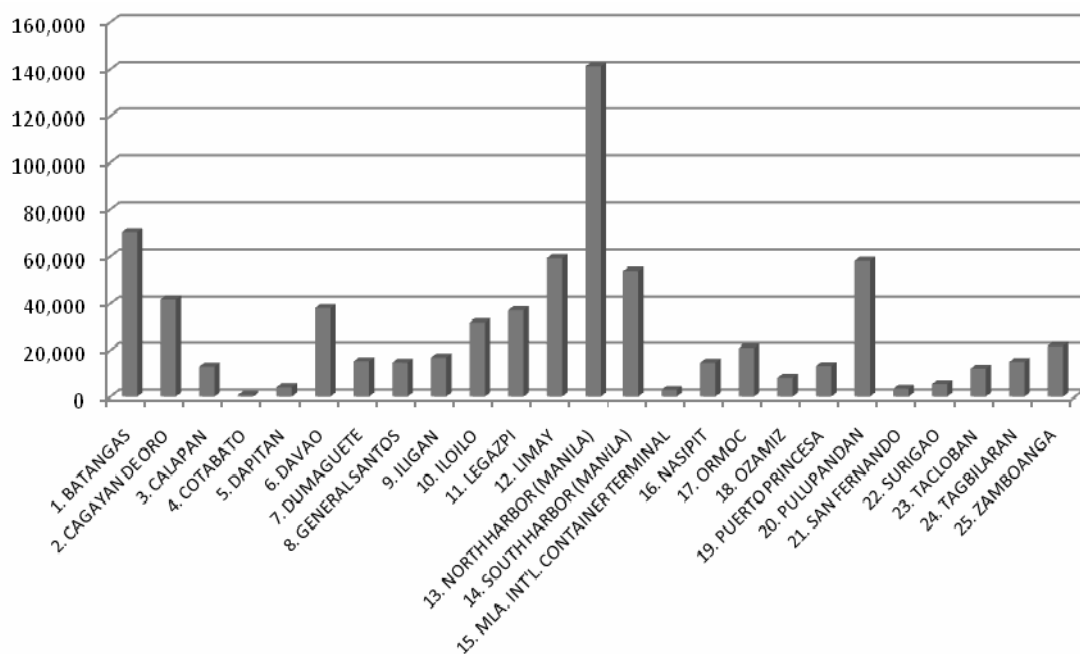


出典：フィリピン港湾局

表 2-6 2009 年の貨物取扱量
(国内貨物に限定 メートルトン)

PORT	INBOUND	OUTBOUND	TOTAL
1. BATANGAS	2,698,270	4,334,353	7,032,623
2. CAGAYAN DE ORO	1,826,483	2,360,411	4,186,894
3. CALAPAN	143,177	1,136,057	1,279,234
4. COTABATO	25,515	44,521	70,036
5. DAPITAN	317,775	97,876	415,651
6. DAVAO	2,617,305	1,188,462	3,805,767
7. DUMAGUETE	893,152	623,877	1,517,029
8. GENERAL SANTOS	835,005	619,732	1,454,737
9. ILIGAN	809,874	869,864	1,679,738
10. ILOILO	2,523,963	664,798	3,188,761
11. LEGAZPI	2,139,709	1,573,241	3,712,950
12. LIMAY	143,058	5,786,665	5,929,723
13. NORTH HARBOR (MANILA)	6,073,273	8,059,478	14,132,751
14. SOUTH HARBOR (MANILA)	4,689,224	696,233	5,385,457
15. MLA INT'L. CONTAINER TERMINAL	293,818	0	293,818
16. NASIPIT	747,389	702,267	1,449,656
17. ORMOC	830,930	1,274,043	2,104,973
18. OZAMIZ	452,831	382,123	834,954
19. PUERTO PRINCESA	964,223	339,802	1,304,025
20. PULUPANDAN	3,276,269	2,539,493	5,815,762
21. SAN FERNANDO	334,091	12,445	346,536
22. SURIGAO	254,327	296,464	550,791
23. TACLOBAN	934,050	250,621	1,184,671
24. TAGBILARAN	705,697	782,089	1,487,786
25. ZAMBOANGA	1,323,476	858,967	2,182,443

Source : PPA Website

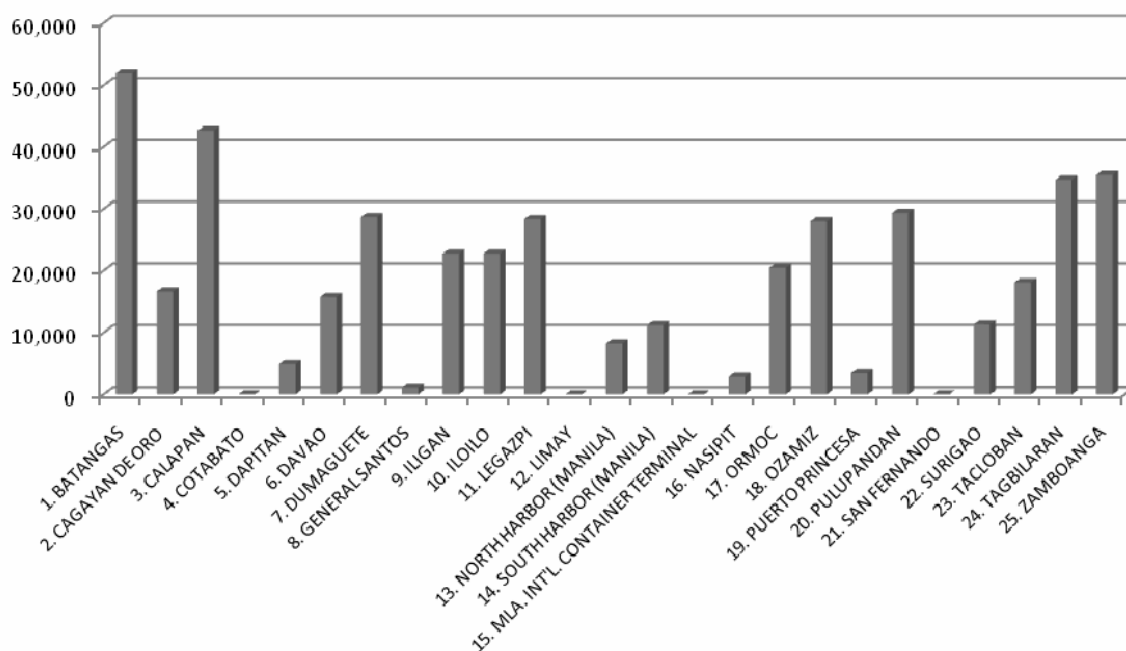


出典：フィリピン港湾庁

表 2.7 2009 年の旅客取扱数

PORT	DISEMBARKING	EMBARKING	TOTAL
1. BATANGAS	2,270,312	2,917,509	5,187,821
2. CAGAYAN DE ORO	842,037	821,909	1,663,946
3. CALAPAN	2,125,982	2,142,695	4,268,677
4. COTABATO	387	829	1,216
5. DAPITAN	265,152	233,735	498,887
6. DAVAO	803,674	768,268	1,571,942
7. DUMAGUETE	1,472,288	1,395,539	2,867,827
8. GENERAL SANTOS	54,032	60,074	114,106
9. ILIGAN	1,062,302	1,214,365	2,276,667
10. ILOILO	1,121,538	1,155,202	2,276,740
11. LEGAZPI	1,422,150	1,413,205	2,835,355
12. LIMAY	24	0	24
13. NORTH HARBOR (MANILA)	420,222	401,343	821,565
14. SOUTH HARBOR (MANILA)	583,644	533,018	1,116,662
15. MLA INT'L. CONTAINER TERMINAL	0	0	0
16. NASIPIT	139,951	141,675	281,626
17. ORMOC	1,031,080	1,017,921	2,049,001
18. OZAMIZ	1,476,152	1,322,028	2,798,180
19. PUERTO PRINCESA	162,141	180,446	342,587
20. PULUPANDAN	1,460,020	1,475,416	2,935,436
21. SAN FERNANDO	0	0	0
22. SURIGAO	591,272	538,560	1,129,832
23. TACLOBAN	908,252	906,124	1,814,376
24. TAGBILARAN	1,756,958	1,716,455	3,473,413
25. ZAMBOANGA	1,754,109	1,792,570	3,546,679

Source : PPA Website



出典：フィリピン港湾庁

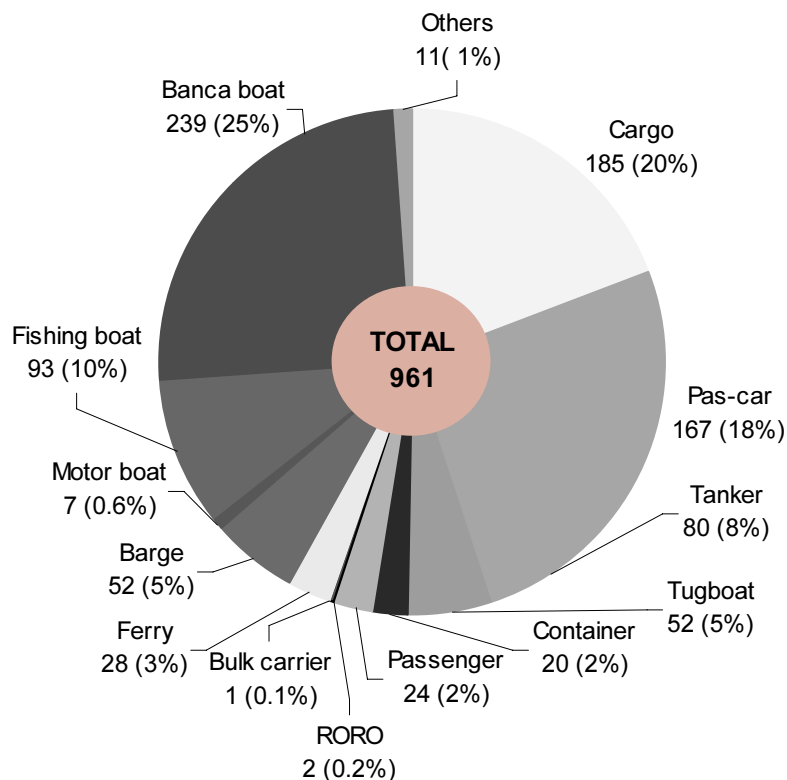
2.6 海難事故

海上で発生する事故は、海の状態に左右される予測できない性格のものであるため、海運業にとっては避けられない問題である。最近の調査によると、1970年から2003年までに国内の商船と漁船が遭遇した海難事故は、魚網にひっかかる事故から、1997年に起きたMV Doña Paz号とMT Vector号の衝突で1,840人の死者を出した最悪の事故のように、数千人の命を奪うものまで多岐にわたっている。近年でも2008年6月にマニラからセブに向けて航行中の旅客船Princess of the Starsが台風による荒天により転覆し1,000人以上の犠牲者を出した事故は記憶に新しいところである。また、事故は大型船に限らず、小型のRORO船や木造バンカボートなどでも頻繁に起きており、一度の事故で数十人が死亡するというのも珍しくない。

2.6.1 船種別にみた事故

1970年から2003年までの33年間に、バンカや貨物船による事故は全体の大部分を占めており、それぞれ記録されている事故の25%と20%となっている。旅客・貨物船が次に多く18%を占めている。

図 2-5 船種別にみた海難事故（1970－2003）



* 69 accidents have no data

Source: PCG-BMI Records & Marine Protestts

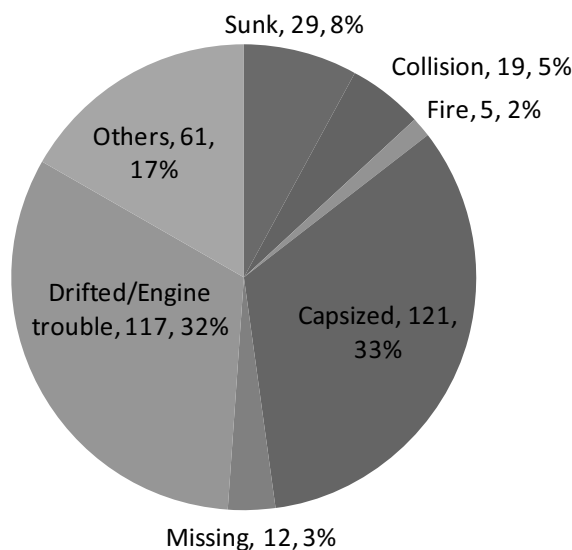
貨物船と貨物・旅客船の事故の増加は、1990年代半ばに政府が行った水上輸送業の規制緩和と船舶の輸入自由化によるものと思われる。国内の海上輸送業界の規制緩和と自由化によって、国内の船会社が中古船を購入する傾向は1997年にピークに達した。旅客船の購入コストが高いため、国内の船会社では中古の貨物船を輸入し、それを旅客と貨物の両方を積む船に改造するのが一般的で、これが最も採算が取れる方法である。海運産業局（MARINA）は、船舶の改造や、船舶の安定性に影響して安全な航行を脅かしかねないような慎重を要する手順に関しては規定を遵守することを義務付けている。限度を越えた使用や何年にも及ぶ酷使の他に、船舶の不適切な改造は、旅客・貨物船の事故が多発する要因となる可能性がある。また、旅客・貨物船のほとんどが中古で購入され、輸入時の平均船齢は12.83年であるため事故が起きやすい。既に述べたように、国内水域の輸送業では、フィリピンの海上で古く旧式の船が依然として非常に多く使われており、海上の安全性が悪化している。

バンカボートの建造方式は1970年代から同じであり、安全性や積載の制約に対する技術的な検査もされない小規模の木造船である。漁民は、海上の事故に巻き込まれているが、現在のところ、海難報告は時間を要する上に、（彼らにとってはかなりの額である）200ペソの費用がかかるので報告していないことを認めている。

2.6.2 事故の種類別にみた事故

次に、フィリピンコーストガード（PCG）の統計に基づく2009年の海難事故の種類別割合を説明する。PCGの統計によれば、2009年は364件の海難事故の報告がなされている。図2-6に示すように、最も多いのは転覆の121件、33%、次いで機関故障による漂流で117件、32%、さらに沈没の29件、8%となっている。

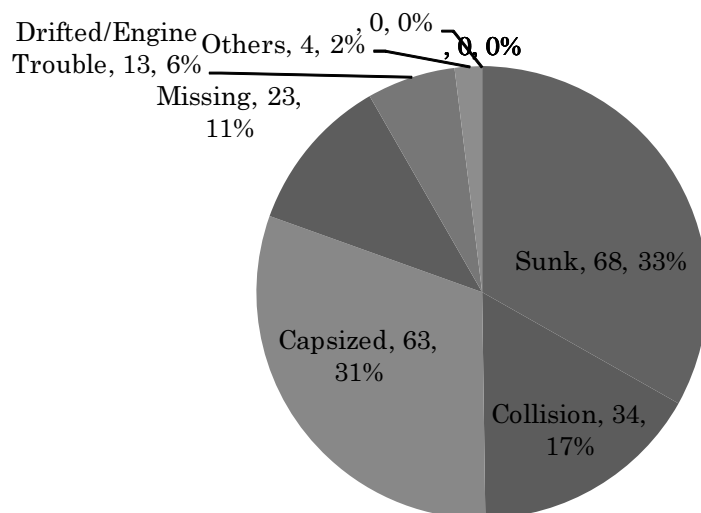
図 2-6 2009 年の海難事故の種類別割合



最も海難の種類として多い転覆についてみると、2009年では80%以上がバンカボート（アウトリガーの付いた木造船）である。

図 2-7 に 2009 年の海難事故犠牲者数（死者及び行方不明者）を示す。

図 2-7 事故種類別の犠牲者数



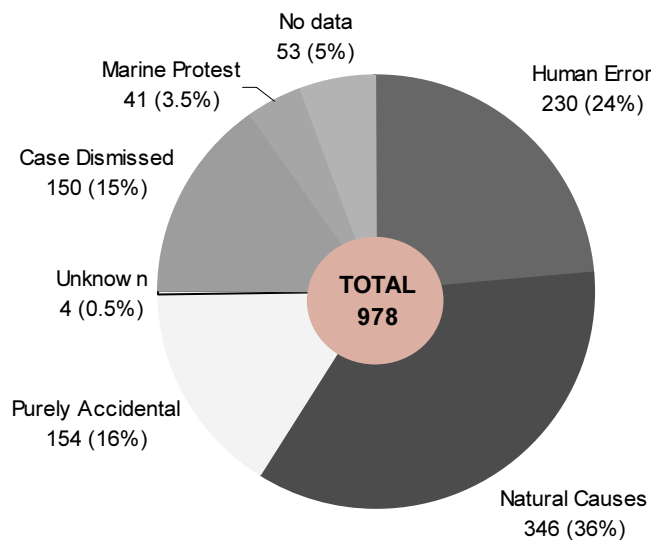
この図でわかるとおり、2009年の犠牲者数は沈没が最も多く68人（33%）、次いで転覆の63人（31%）となっている。犠牲者の64%が沈没又は転覆による海難事故で発生しており、惨事を繰り返さないためには沈没、転覆事故を防止することが非常に重要であることがわかる。

2.6.3 事故原因

事故原因については、データが古いですが、1970年から2000年までの事故について原因別に示したものが図2-8である。事故の原因には、人為ミス、自然に帰結する原因、および（過失が認められない）偶発事故がある。しかし、多くの場合は訴訟が取り下げになったため、その原因は判断できていない。過去30年間に、台風、悪天候、荒波など、自然が海難事故の主な原因であることが分かっており、届けのあった事故全体の36%を占めている。人為ミスによる事故も記録された事故全体の24%を占めた。さらに、過失が認められない偶発事故も大きな割合（16%）となっている。

次の節では、事故件数の多くを占める木造船（いわゆるバンカボート）に焦点を当てて解析をする。

図2-8 事故原因の割合



*53 accidents have no data

Source: PCG-BMI Records & Marine Protests

2.6.4 バンカボートの海難状況

PCGの海難統計を基に、バンカボートの事故状況を解析した。

バンカボートは下記写真のように、両舷側にアームをとりつけ、先端に浮体（竹やFRPなど）を有する伝統的な小型船であり、ほとんどが木造船となっている。



バンカボートは、材料入手が容易で、メンテナンスも簡単であり、初期投資、維持費が節約できることから、フィリピン国内の短距離航路や離島航路、さらには観光地での旅客輸送用に非常に多く利用されている。漁船、小型客船が多いが、中にはルソン島のバタンガスからミンドロ島の観光地であるプエルトガレラに行くような中距離のものもあり、旅客定員も100人近い大型のものもある（下の写真参照）。



バンカボートの事故解析に使ったPCGデータは次の最近の1年9か月分の統計である。

- ① 2008年2月から7月までのデータ（6か月）
- ② 2009年1月から2009年12月までのデータ（1年）
- ③ 2010年1月から2010年3月までのデータ（3か月）

このデータから、バンカボートで発生した転覆及び沈没事故を抽出して整理したものが次の表である。

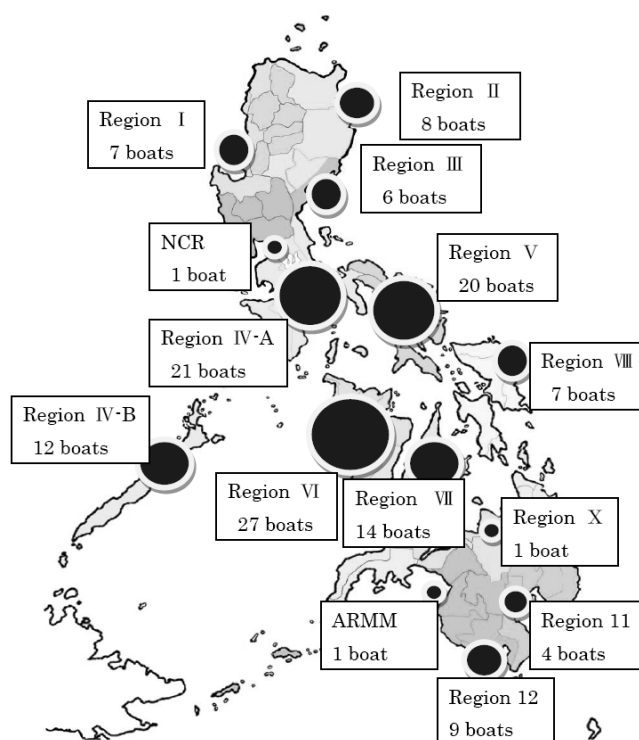
表 2-8 バンカボートの転覆・沈没事故の状況

区 分	バンカボートの 転覆事故件数 (犠牲者数)	バンカボートの 沈没事故件数 (犠牲者数)	合計件数 (合計犠牲者数)
2008年2-7月	23 (32)	2 (0)	25 (32)
2009年1-12月	81 (45)	18 (1)	99 (46)
2010年1-3月	12 (2)	2 (0)	14 (2)
合 計	116 (79)	22 (1)	138 (80)

この時計から計算すると、PCG に報告があっただけでも 4-5 日に 1 件はバンカボートの転覆・沈没事故が発生しており、その事故によって毎年 46 人程度が犠牲になっていることになる。

次に、2008年2月から7月及び2009年1月から2010年3月に発生したバンカボート転覆・沈没138件を発生地別に示したものが図2-9である。

図 2-9 地域別バンカボート海難事故（転覆及び沈没）
2008年2月-7月、及び2009年1月から2010年3月



この図からわかるように、転覆・沈没事故の件数は、ミンドロ島及び西ネグロス島を管轄する Region VI が 27 件で最も多く、バタンガス等、ルソン島南部を管轄する Region IV-A の 21 件、ソルソゴン等、ルソン島南東部やマスバテ島を管轄する Region v の 20 件、セブ島、ネグロス島東部及びボホール島を管轄する Region VII の 14 件が続いている。

これらの地域については、船舶の安全運航を担保する措置を講ずることが強く求められる。

次に示した図 2-10 は転覆、沈没事故が発生した地点をより細かく示したものである。

転覆・沈没事故が多発しているところとしては、

Region VI : ボラカイ島、イロイロ、ギマラス、ロハス (パナイ島)

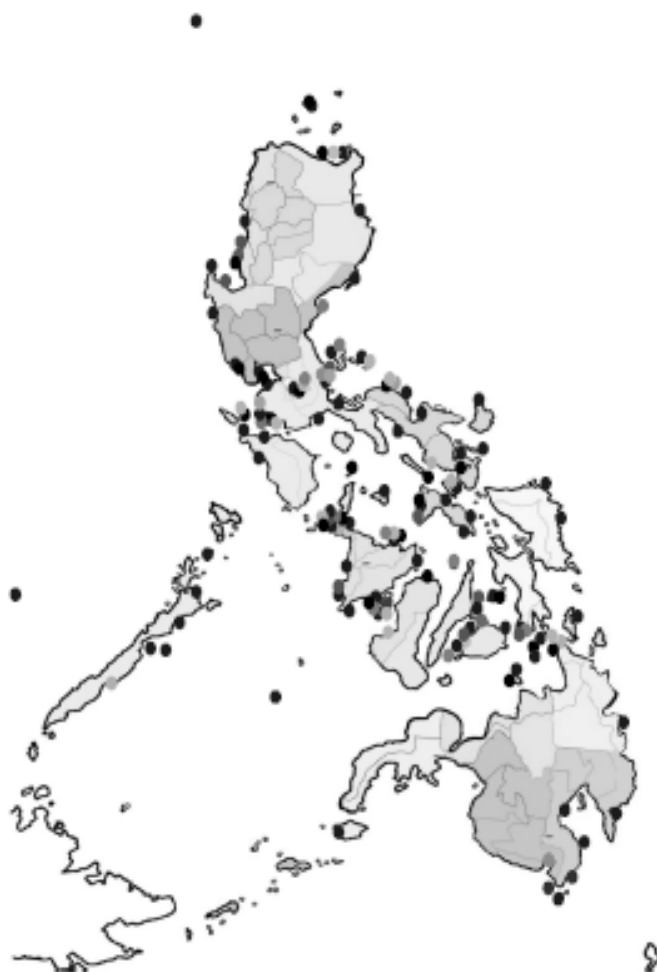
Region IV-A : ルソン島東部のラモン湾ポリリョ島付近、バタンガス

Region V : マスバテ島

Region VII : セブ海峡

となっている。

図 2-10 転覆・海難事故発生場所詳細



第3章 船舶安全確保のための体制と業務実績

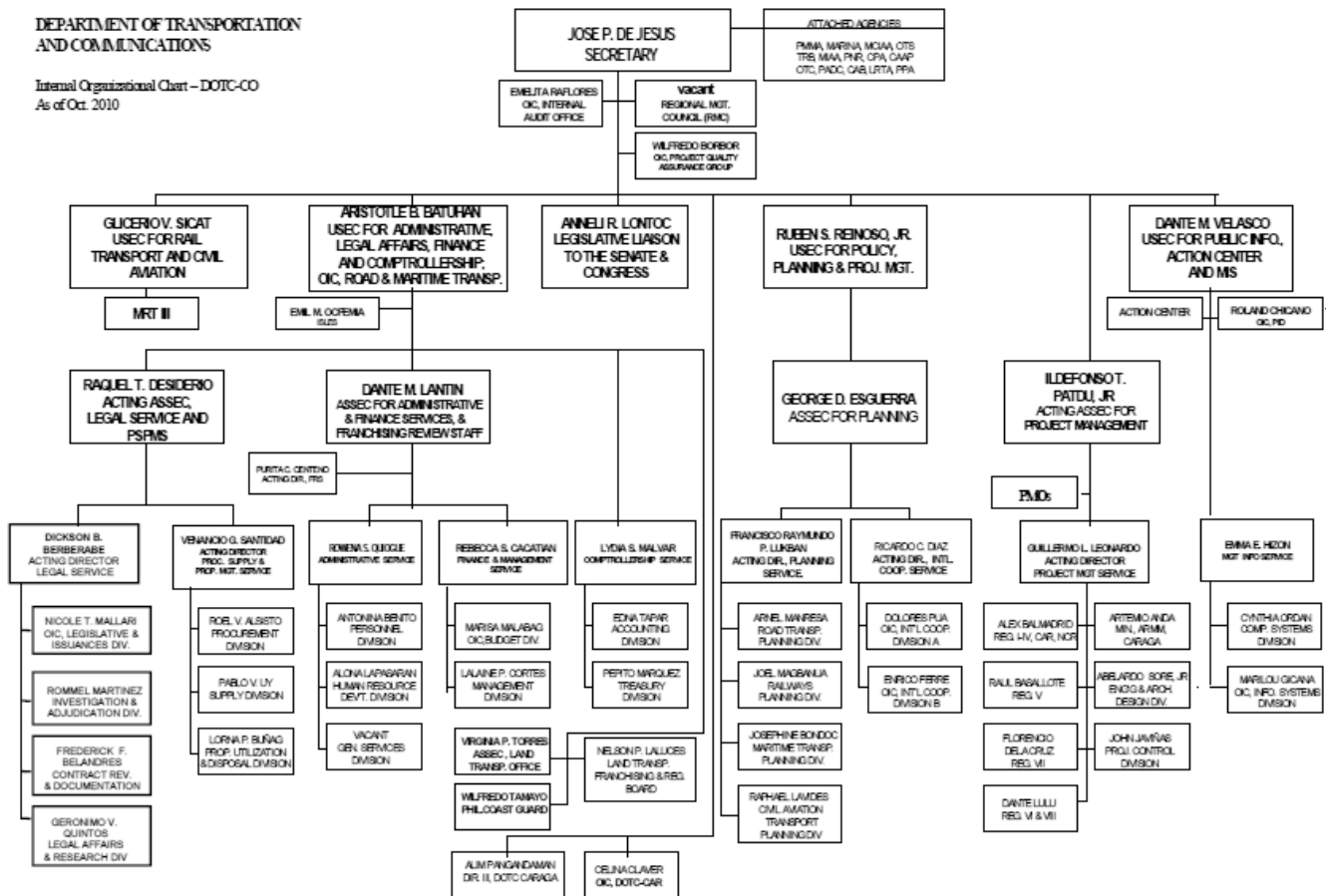
3.1 フィリピンの行政機関

フィリピンの行政機関は次のとおりである。



海運、造船等の海事に関する事項は運輸通信省（Department of Transport and Communication: DOTC）が担務しており、下部の実施機関として海事産業庁（Maritime Industry Authority: MARINA）、フィリピン・コーストガード（Philippine Coast Guard: PCG）、フィリピン港湾庁（Philippine Port Authority: PPA）などが設置されている。

図 3-1 運輸通信省の組織図



出典：DOTC ホームページ

3.2 海事産業庁の役割及び組織

海運の許認可、船舶安全検査、造船所の登録など、海事関係行政の実務を担っているのが運輸通信省傘下の海事産業庁（MARINA）である。

1) 海事産業の推進及び発展

- ・フィリピン海事産業の推進及び発展のための計画、プログラム、政策、規則及び基準の策定及び導入に関すること。
- ・地域的、総合的なフィリピン海事産業の競争力向上に関すること。
- ・海事産業に対する投資の促進
- ・海事に関する国際条約及び国内法令の運用及び実施に関すること。

等

2) 監視及び規制

- ・フィリピン籍の外航及び内航船、船員、造船所及び他の海事関連企業を管理、監督すること。

海事産業庁の組織

海事産業庁は評議員会（MARINA BOARD）によって統括されており、海事産業庁の政策決定を行う。評議員会は次の者によって構成されている。

委員

海事産業庁（MARINA）長官

大統領府（Office of the President）事務局長

フィリピン港湾庁（Philippine Port Authority）長官

国防省（Department of National Defense）長官

フィリピン開発銀行（Development Bank of the Philippines）総裁

貿易産業省（Department of Trade and Industry）長官

オブザーバー

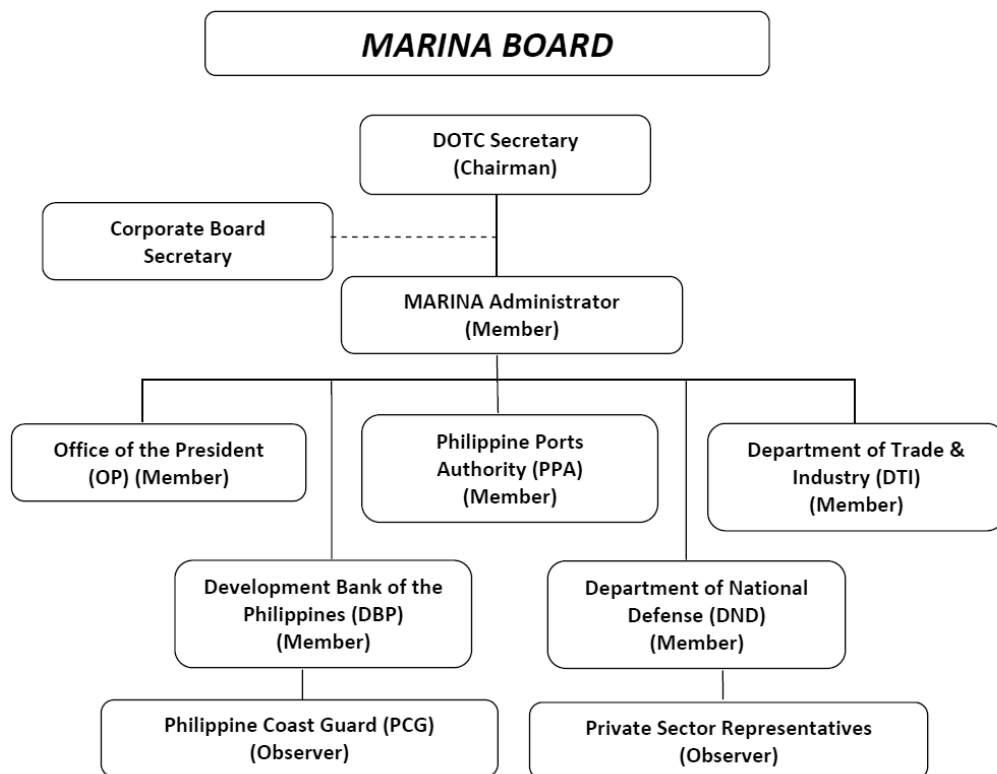
フィリピン・コーストガード長官

民間事業者代表

評議会事務局

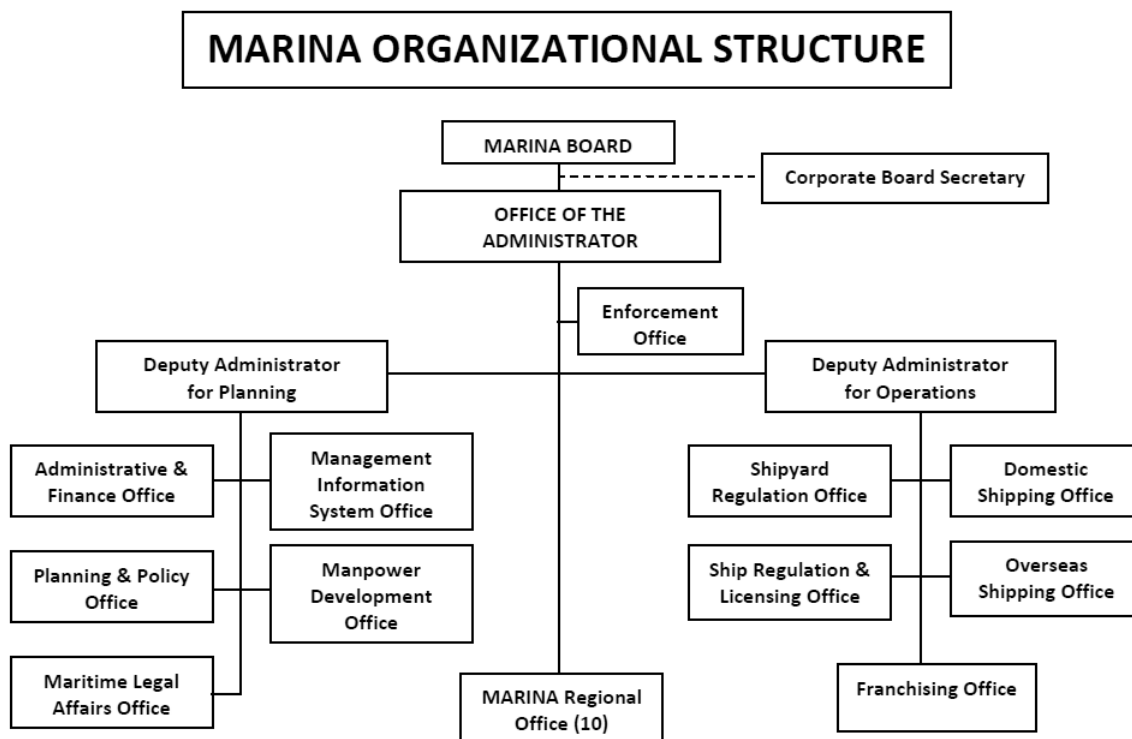
海事産業庁 法務室

図 3-2 海事産業庁評議員会



また、海事産業庁の内部組織は図 3-3 に示すとおりである。

図 3-3 海事産業庁組織図



海事産業庁の管理は長官（Administrator）に帰属し、計画担当副長官及び運用担当副長官が直接補佐する。2人の副長官が10の本庁の室を直接管理し、長官が10の地方支部及び執行室（Enforcement Office）を管理する。全ての室及び地方支部にはダイレクターが置かれている。

10の地方支部は次のとおりフィリピン国内に配置されている。

1. 地方支部 I 及び II : ラ・ウニオン地方支部（ルソン島北部地方）
2. 地方支部 IV : バタンガス地方支部（ルソン島南部地方、ミンドロ島、パラワン）
3. 地方支部 V : レガスピ地方支部（ルソン島南東半島部、マスバテ島）
4. 地方支部 VI : イロイロ地方支部（パナイ島、ネグロス島西部）
5. 地方支部 VII : セブ地方支部（セブ島、ネグロス島東部、ボホール島）
6. 地方支部 VIII : タクロバン地方支部（レイテ島）
7. 地方支部 IX : ザンボアンガ地方支部（ミンダナオ島西部）
8. 地方支部 X : カガヤン・デ・オロ地方支部（ミンダナオ島北部）
9. 地方支部 XI : ダバオ地方支部（ミンダナオ島南東部）
10. 地方支部 XII : コトバト地方支部（ミンダナオ南東部）

3.3 海事産業庁の業務実績状況

3.3.1 内航海運関連許認可実績（安全関係含む）

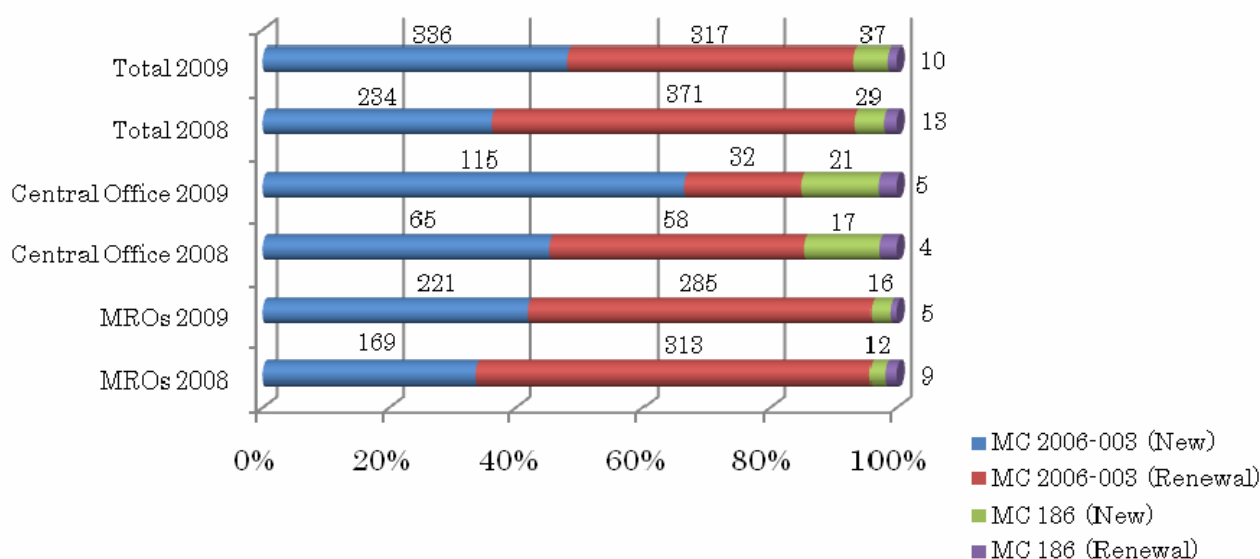
(1) 運航会社の許認可状況

海事産業庁は、フィリピン国内において旅客及び／又は貨物の輸送の用に供する海運会社に対して、法に基づき運航許可を行っている。これはマリーナ回章 2006-03（MC 2006-03）に基づく許可である。

表 2-5 に示すように、2009 年は 653 社に対して運航許可を発行している。総計の 51% は新規発給であり、336 社に達する。許可事業所別にみると、海事産業庁本庁で約 25%、地方支局で 75% の運航許可を発行した。地方ではバタングス支局とセブ支局が高い実績を示している。2009 年の実績を 2008 年と比較すると、全体の許可数及び新規許可数ともに増加していることが判る。

海事産業庁は、回章 186 号（MC 186）に基づき、海事関連活動の発展を促進する企業も認定している。2009 年は 47 社を認定し、うち 79% は新規認定であった。認定は本庁が 26 件、支局が 21 件であった。

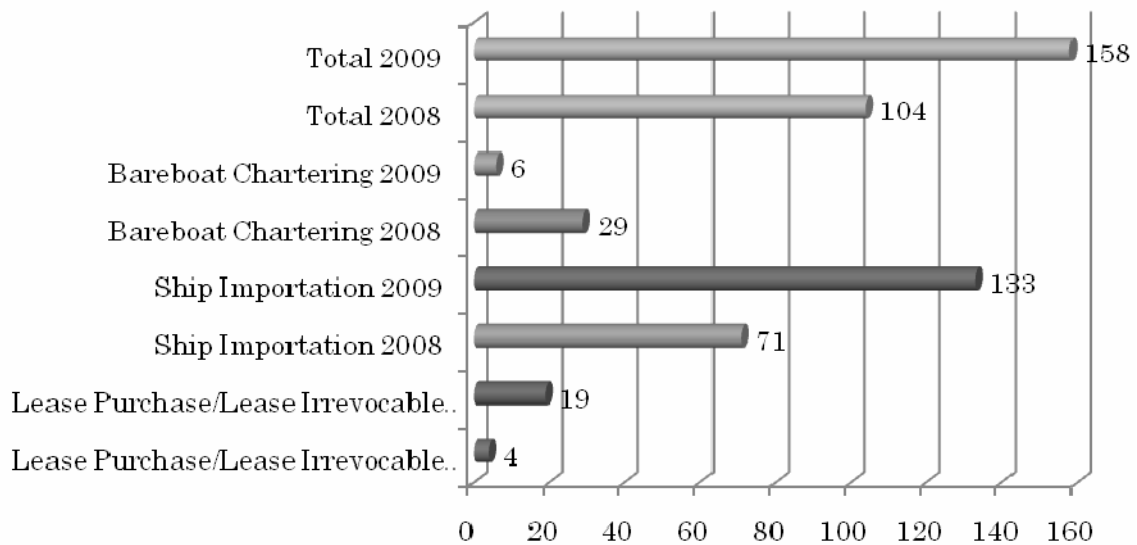
図 3-4 事業者許認可件数



(2) 船舶の調達

海事産業庁は、船舶調達に関する手続きも所掌している。フィリピンは、国内海運及び海外操業を含む漁船の調達について開放市場政策をとっており、2009 年の船舶調達申請は総計で 158 隻であり、2008 年の 104 隻に比べて 84% の増加を記録した。2009 年の調達船 158 隻のうち、84% に当たる 133 隻が輸入船であり、財政支援等によるインセンティブが輸入船の増加に結びついていると考えられる。

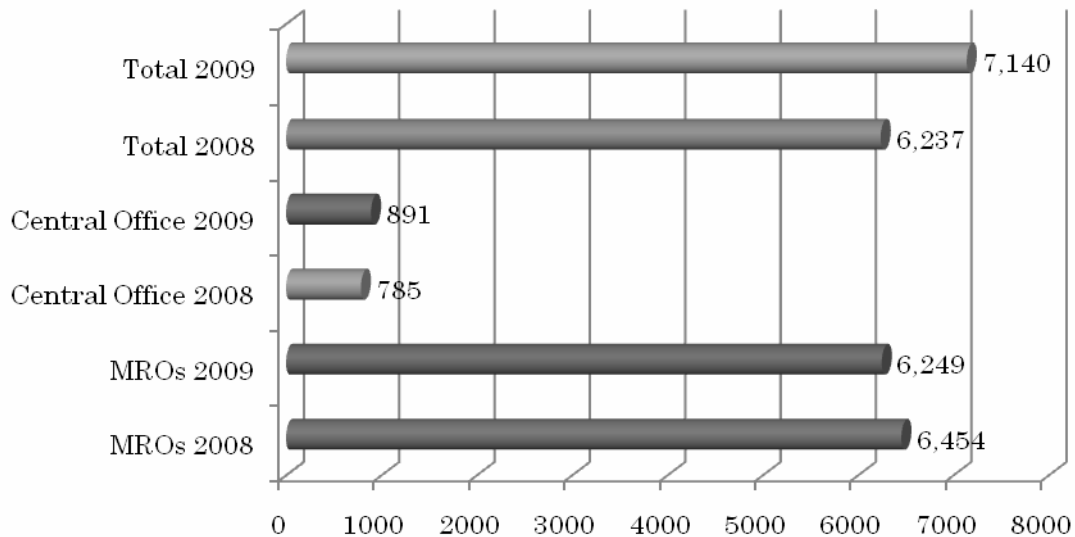
図 3-5 船舶調達申請処理件数



(3) 船舶登録証書

船舶登録証書は、船舶登録証書（CVR）、船舶保有証書（CO）等を含む。2009年に海事産業庁が発給した船舶登録証書は7,140件で2008年に比べ15%増加した。本庁での発給は12%であり、残りの88%は支局での発給であった。

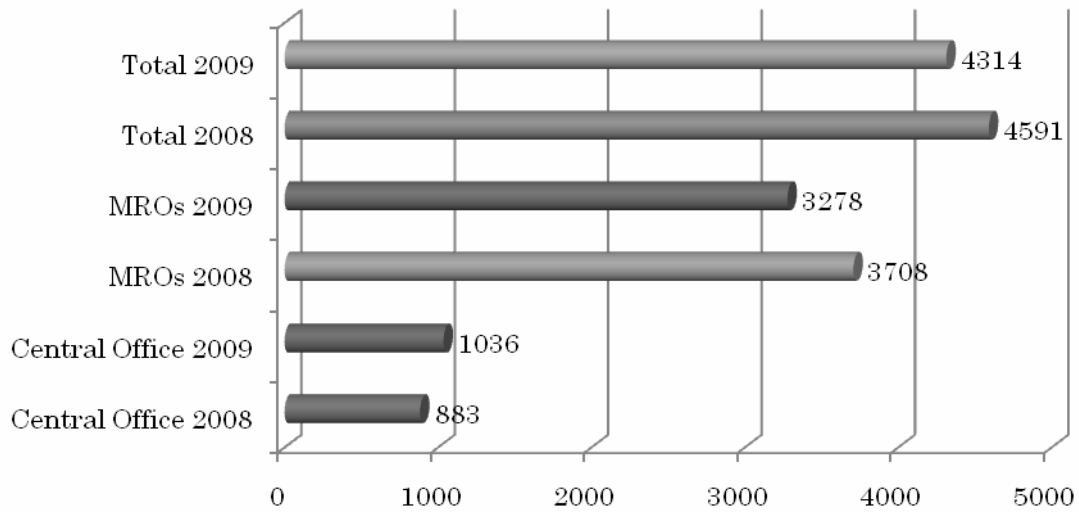
図 3-6 船舶登録証書発給件数



(4) 船舶ライセンス

船舶ライセンスは、沿岸ライセンス（CWL）、河川港内ライセンス（BRL）及びプレジャーボート・ライセンス（PYL）の発給及び再発給を含む。2009年は、4,314件であり、2008年に比べて6%減少した。これらのライセンスの75%は支局で発給された。海事産業庁の規則で、フィリピン船籍船は沿岸ライセンス、河川港内ライセンス又はプレジャーボート・ライセンスをとることが要求されている。

図 3-7 船舶登録証書発給件数

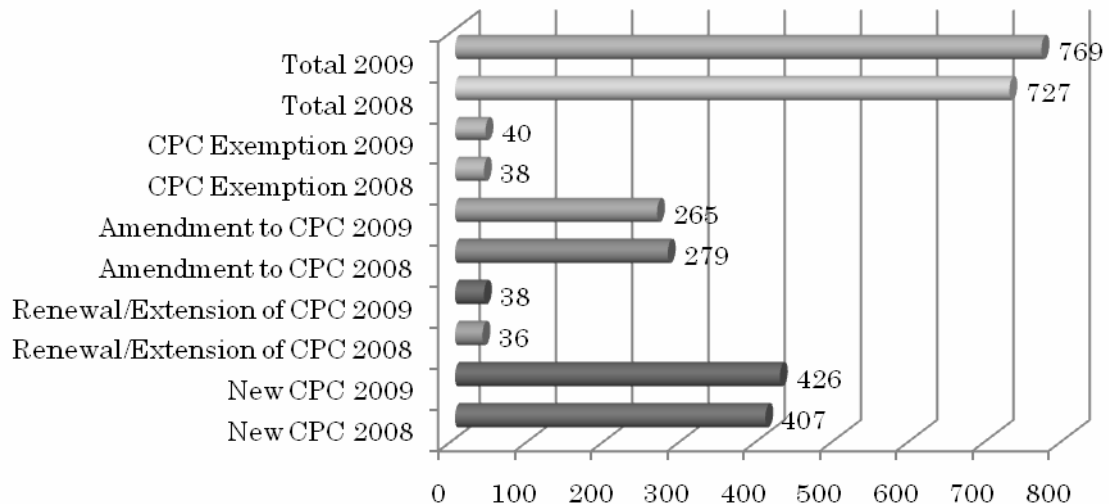


(5) 公共使用証書 (CPC) の発給等

2009年に新規、再発給、変更した公共使用証書 (CPC) の総数は769件で2008年に比べて6%減少した。新規発給は426件で全体の55%を占め、CPCの免除は全体の5%で2008年の40件から38件となった。

内航海運業に従事する船舶所有者/海運会社はCPCの発給を受けなければならないこととなっている。

図 3-8 公共使用証書 (CPC) 発給件数

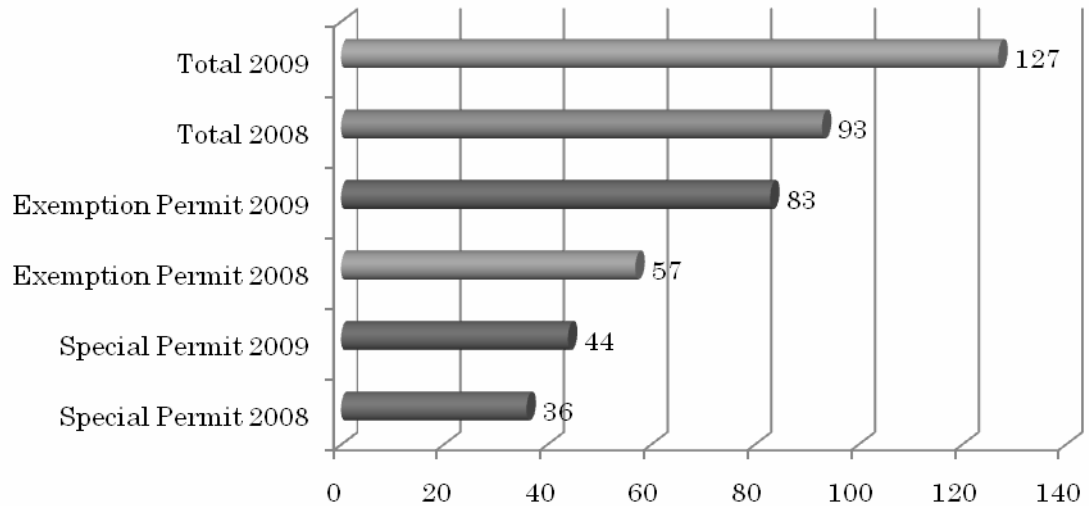


(6) 外航船から内航船への臨時変更許可及び免除許可

海事産業庁は、外航船を一時的に内航船とする場合に、臨時変更許可を与えることができる。これは、外国籍船又はフィリピン籍の外航船を一時的に国内の旅客、貨物輸送用として使用する場合に適用される。一方、免除許可は、船舶を油田開発及び掘削、沿岸調査、浚渫、建設、海底ケーブル敷設、

浮体ホテル、又はレクリエーションセンター、訓練・調査船、貯蔵施設、その他同様の目的に使用する企業、公的事業者、団体等に対して発給される。

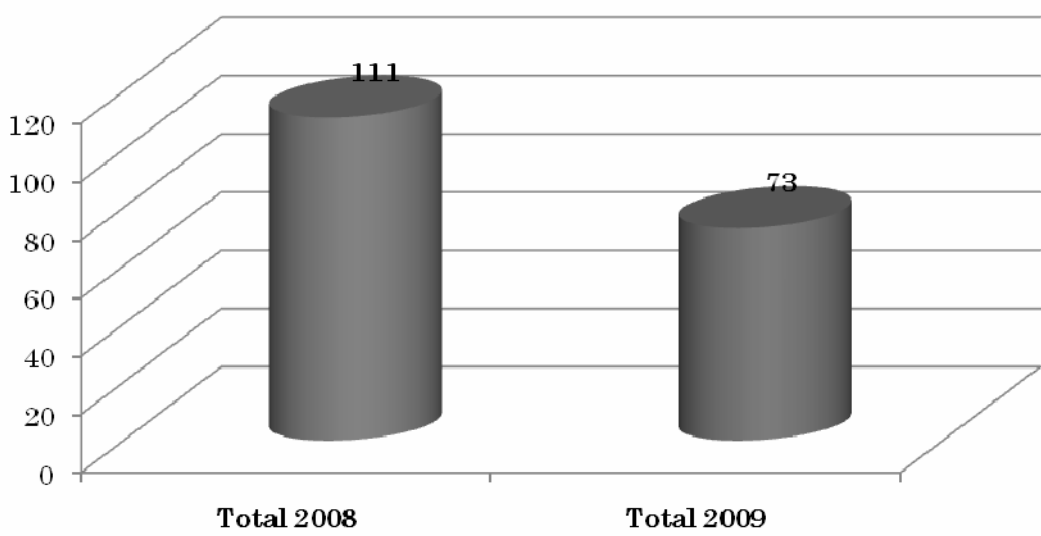
図 3-9 臨時変更許可及び免除許可の件数



(7) 優遇策の効果

海事産業庁は、150 総トン以上の旅客船・貨物船の輸入及び国内建造並びにそれら船舶のエンジン及び部品に関する付加価値税の免除等に関する投資優遇政策 (Investment Priorities Plan: IPP) に基づく投資委員会 (Board of Investment: BOI) への申請、又は財務省への申請の裏書きを行っている。2009 年は 73 件の申請があり、7 件は税免除の申請、66 件は付加価値税免除の申請であった。2008 年の申請数、111 件からみると、34%減少した。

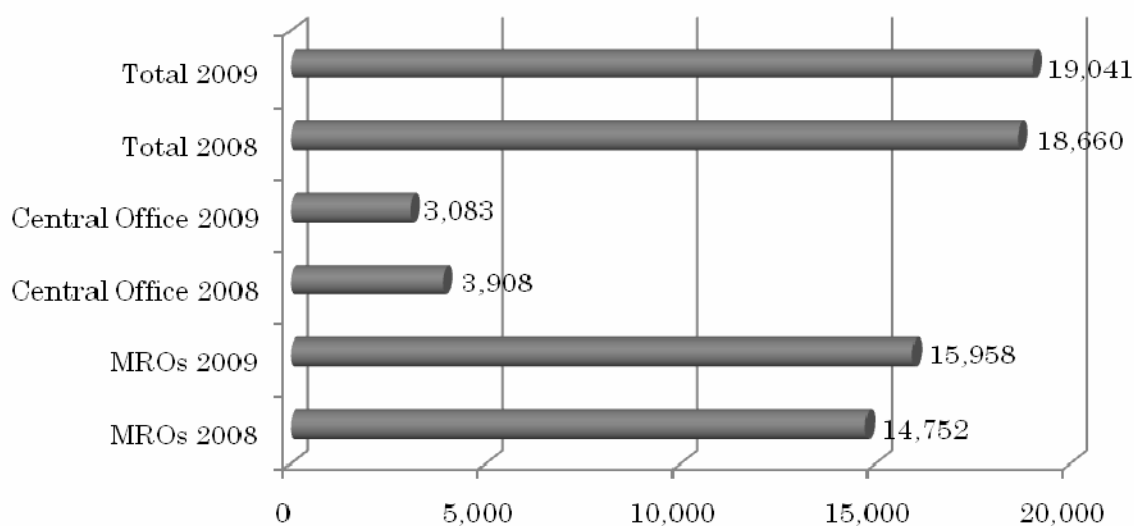
図 3-10 優遇措置の裏書件数



(8) 安全関連証書

船舶安全検査制度 (Ship Safety Inspection System: SSIS) を効率的に運用するための海事産業庁規則が採択されており、船体構造に拘わらず漁船も含めて全てのフィリピン領海を航行する船舶に対して船舶安全検査を行っている。船舶安全検査制度に関連する証書として、旅客船安全証書 (Passenger Ship Safety Certificate: PSSC)、貨物船安全証書 (Cargo Ship Safety Certificate: CSSC)、貨物船安全構造証書 (Cargo Ship Safety Construction Certificate: CSSCC)、貨物船安全設備証書 (Cargo Ship Safety Equipment Certificate: CSSEC)、高速船安全証書 (High Speed Craft Safety Certificate: HSCSC)、漁船安全証書 (Fishing Vessel Safety Certificate: FVSC)、適合証書 (Certificate of Fitness: CF)、免除証書 (Exemption Certificate: EC)、及び最低安全配乗証書 (Minimum Safe Manning Certificate: MSMC) がある。上記の証書の 2009 年の発給総数は 19,041 件であった。2008 年に比べると、2%増加している。本庁の発給が 16%、支局の発給が 84%であった。

図 3-11 船舶安全検査関係証書発給件数

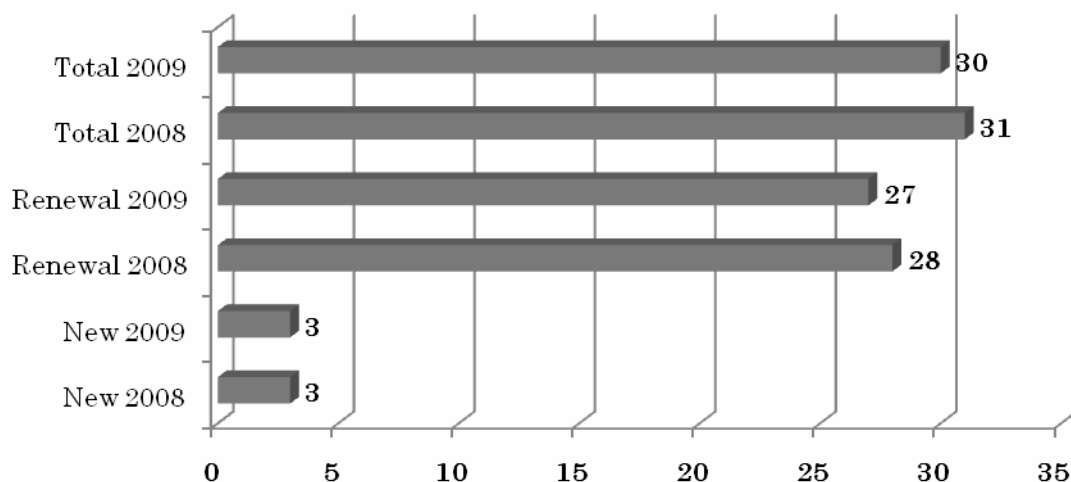


3.3.2 外航海運関連許認可実績

(1) 外航海運会社の認可

国際航海に従事する船舶を調達、運用しようとする外航海運会社は海事産業庁の認可を受けなければならない。2009 年は 2008 年より 1 社少ない 30 社が認可を取得した。払込済み資本金は 2 億 1,100 万ペソであった。30 社のうち 3 社が新規の認可取得であり、残りの 27 社は更新であった。

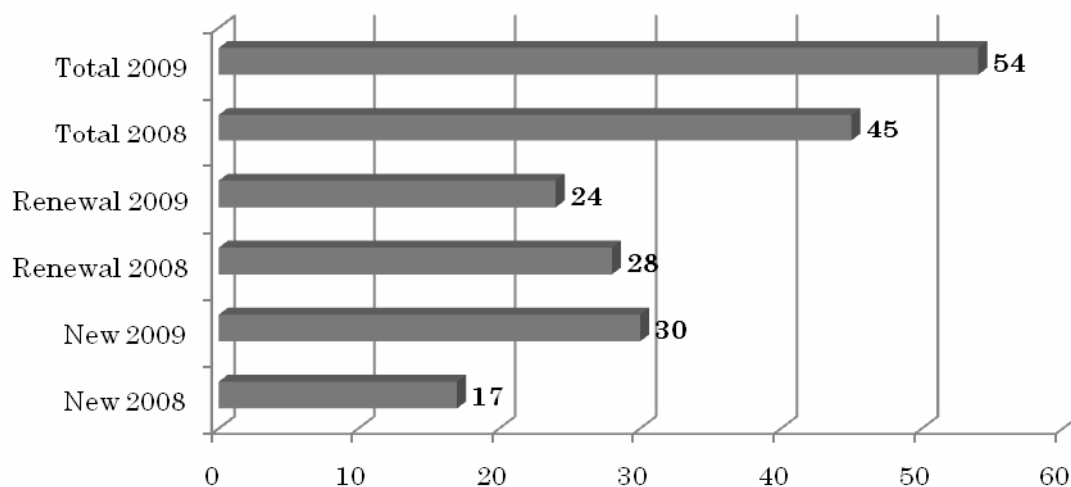
図 3-12 外航海運船社の認可状況



その他、船舶管理、 SHIPPING・エージェンシー、複合輸送事業者等に対しても海事産業庁は規則に基づき認可を行っている。

これら外航海運業者以外の関連事業者の認可状況は図 3-13 のとおりである。認可数は 2008 年の 45 件から 2009 年には 54 件に増加した。特に、新規認可の会社数は 17 件から 30 件へと大きく伸びた。払込済み資本金は 27 億ペソであった。

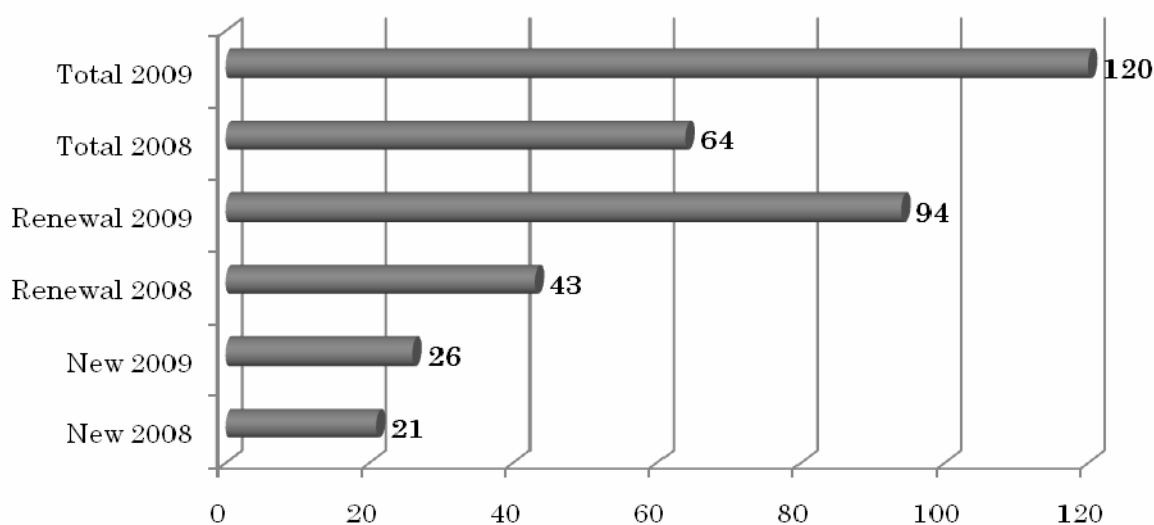
図 3-13 船舶管理会社等の認可状況



(2) 船舶調達

裸傭船による船舶調達が2008年の64件から2009年には120件へと大きく増えた。120件の申請のうち、26件が新規申請で残りの94件は更新申請であった。新規申請によってフィリピンの外航商船隊の隻数も2008年の164隻から2009年には170隻となった。2009年時点でのフィリピン外航商船隊の合計総トン数は、3,936,646.87トン、合計排水量は5,778,163.57トンであった。バラ積み船が大きな比率を占めており、55隻、次いで一般貨物船の34隻、木材チップ船が20隻、タンカー19隻となっている。この増加はフィリピン国籍船の増加を推進する政府の努力と海外船主のフィリピン船舶管理への信頼によるものと考えられる。

図 3-13 外航船舶調達状況



(3) 船舶証書

(2)に記載したとおり、2009年は船舶調達が増えたため、フィリピン登録証書(CRP)、船舶所有証書(CO)(臨時証明、全期間証明及び再発給)といった証書の発給数も増えた。CROとCOの発給数は2008年に101件であったが、2009年には171件と69%増加した。

また、抹消証明書の発給は、2009年は2008年と同数の28件であった。抹消証明書の発給に該当する事項は海事産業庁の規則で規定している。抹消証明書申請の最も一般的な事由は、裸傭船契約の終了と売船である。

図 3-14 フィリピン登録証書及び船舶所有証書の発給数

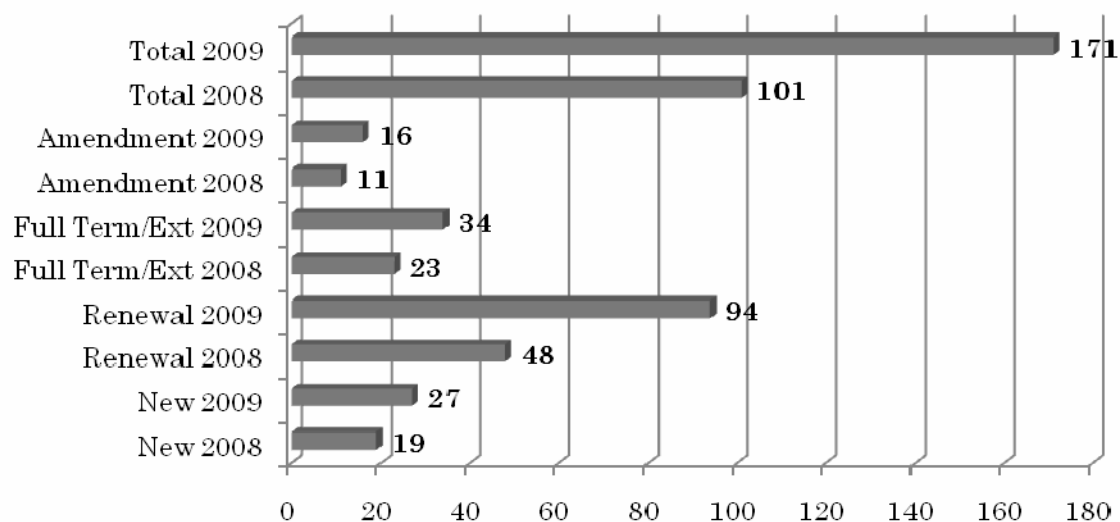
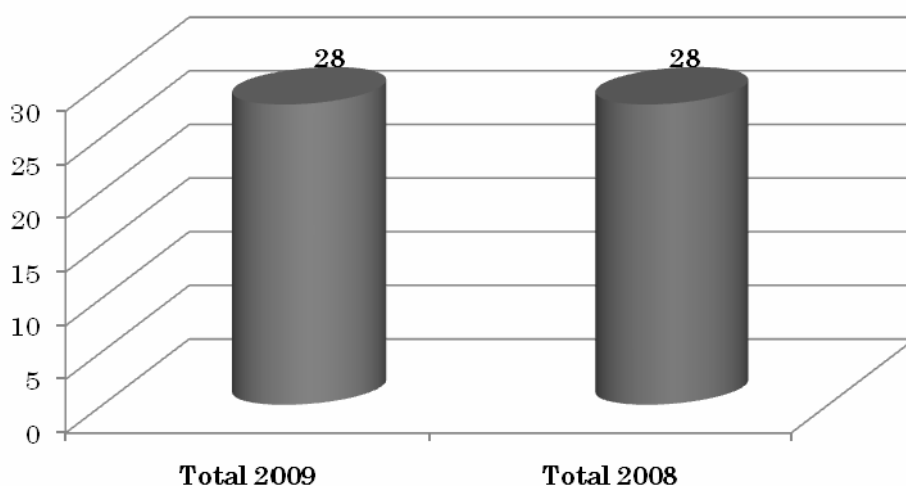


図 3-15 抹消証明書発給数

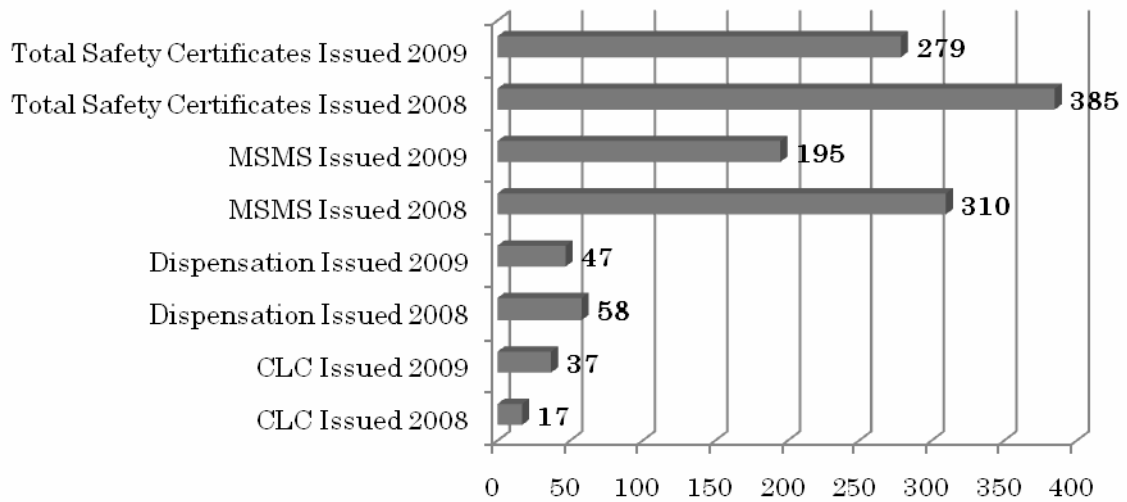


(4) 安全関係証書の発給

海事産業庁は、油濁民事責任条約証書（CLC）、免除許可（Dispensation Permit）、最低安全配乗証書（MSMC）を発給している。

政策の厳格な運用によって、免除許可の 2009 年の発給が 2008 年から 19%減少した。一方で CLC は 2008 年の 17 件から 2009 年には 37 件と、117%増加したものの、MSMC の 2009 年の発給は 195 件と前年の 310 件から 37%減少した。

図 3-15 安全関係証書の発給数

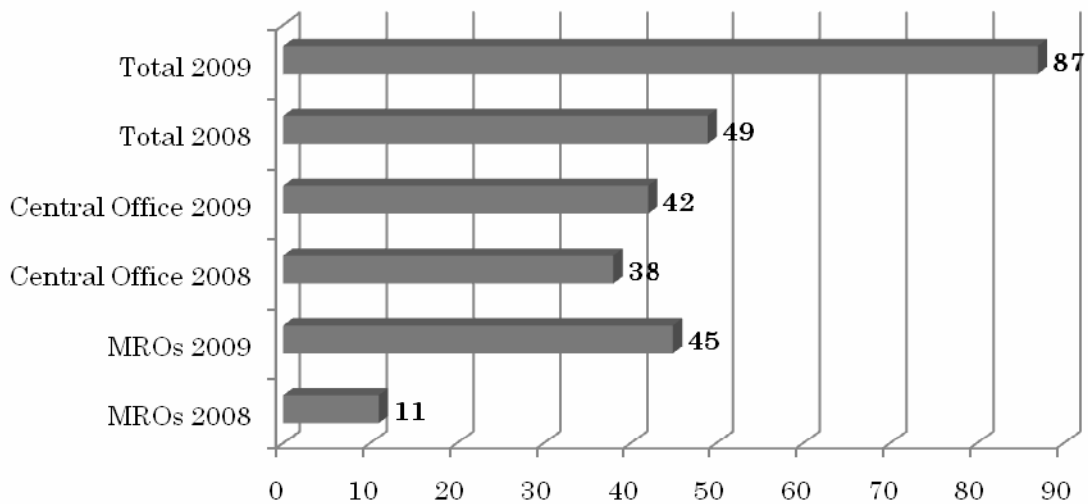


(5) 船舶使用の臨時変更のための特別許可

海事産業庁は、内航船舶の最大限の活用と国際競争力向上の観点から、内航船舶を一時的に外航船として使用することを認める特別許可を行っている。2009年の許可件数は87件で前年の49件から78%増加した。

燃料油を精油所から、又は精油所へ運ぶタンカーと、一般貨物船を調査船に使い場合の申請が最も一般的である。

図 3-16 特別許可件数



3.3.3 造船、修繕分野

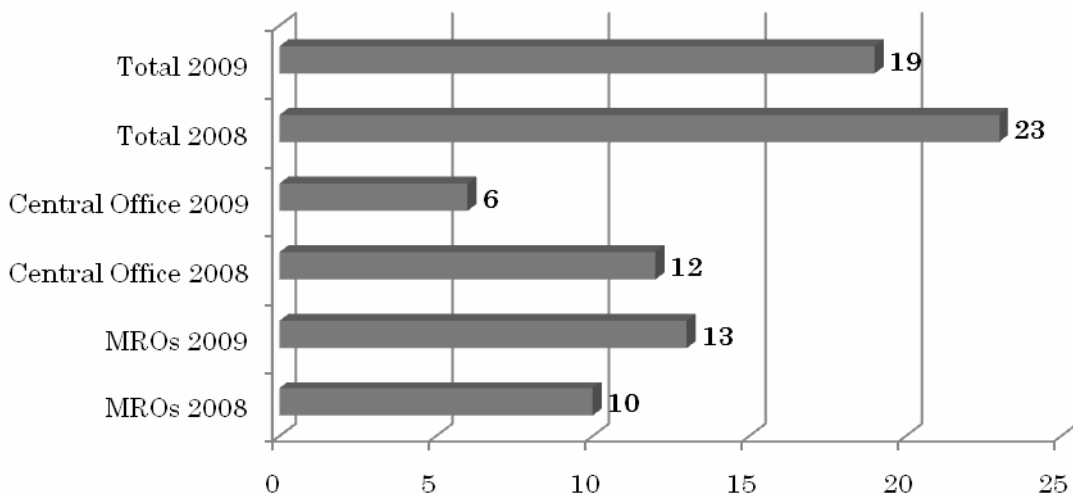
(1) 海事検定会社／団体

2008年の23件に比べて2009年に認定を受けた検査会社は19件と少なかったが、この減少の原因は更新時期に当たる会社が少なかったためだと考えられる。しかし3社は新規登録であり、有効な有効な証書を持った会社が増加した。2009年の支部（MRO）での認定実績はリージョンIV（バタングラス等）が10社、リージョンVII（セブ等）が1社、リージョンXII（コトバト等）が2社であった。

海事産業庁は、内航船舶の最大限の活用と国際競争力向上の観点から、内航船舶を一時的に外航船として使用することを認める特別許可を行っている。2009年の許可件数は87件で前年の49件から78%増加した。

全ての海事検定関連業務を行う会社は、フィリピンの法律に基づき認定を受けることが義務付けられているが、国際的に認知された船級協会は海事産業庁の認定を受ける必要はなく、船舶登録を含むすべての業務を行うことができることになっている。

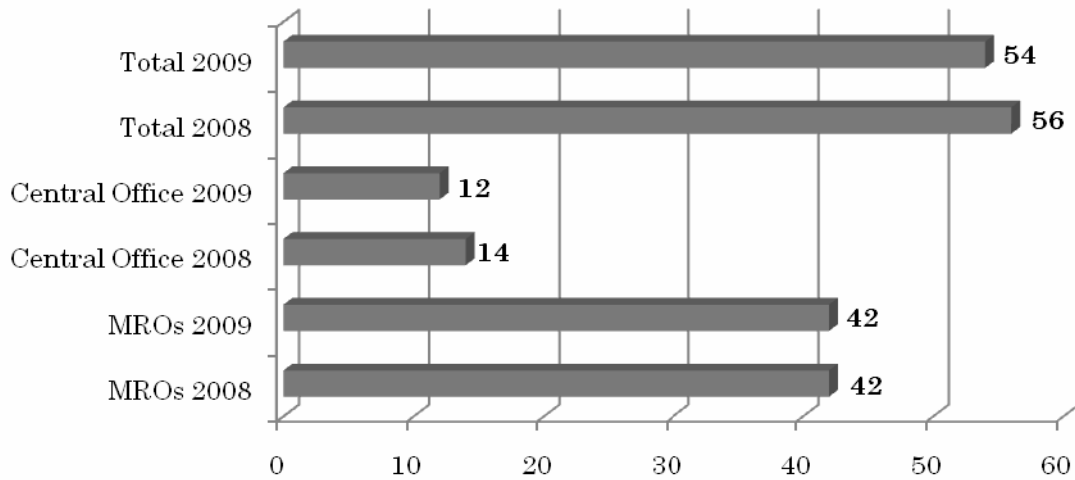
図 3-17 海事検定会社・団体の認定状況



(2) ローカル造船所の新造船

国内造船所からの船舶調達の申請は2009年、前年より4%減って54件であった。減少の要因は政府の厳格な政策によって、船舶所有者や運航事業者がローカル建造より海外からの輸入を好んだためと考えられる。建造された船舶は、軽量船、推進器のないバージ、旅客フェリー、プレジャーヨット、バージ、モータ・バンカ、タグボートバウ・ライダー・ボートで長さは8.84mから95.77mであった。

図 3-18 地元造船所からの調達申請状況



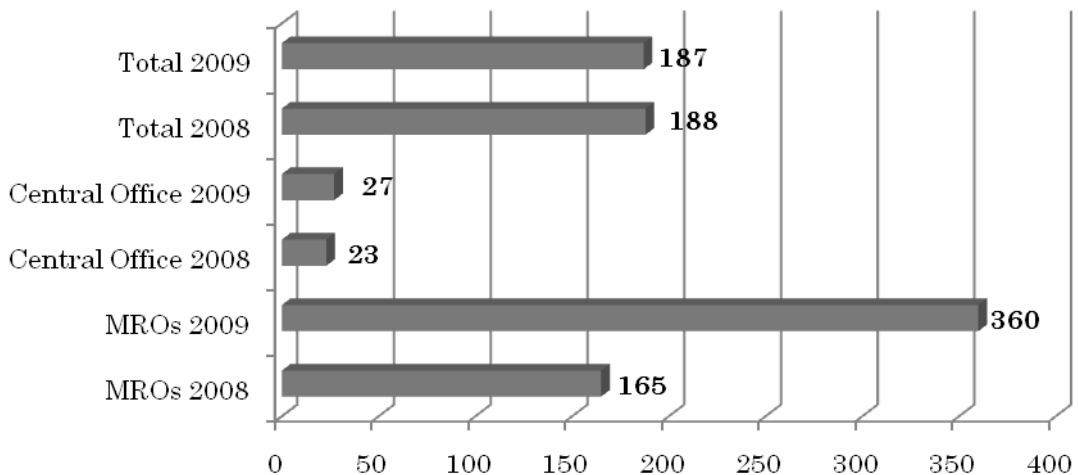
(3) 造船・修繕会社の免許

政府の造船・修繕業の推進、発展のための努力、特に造船、修繕事業奨励のための優遇措置を盛りこんだ共和国法第 9295 号によって、造船・修繕事業所の免許付与数は大幅に増加した。許可事業者数は、2008 年の 188 社から 2009 年には 222% 増の 387 社となった。

総計中、27 社は本庁がライセンスを発給し、その内訳は造船・修繕事業者が 10 社、ボート製造者が 3 社、浮体船修繕事業者が 17 社及び船舶解体事業者が 1 社であった。

地方支部 (MRO) でのライセンス発給が全体の 92% を占め、リージョナルIX (ミンダナオの西部半島部のザンボアンガを中心とする地域) が最も高い実績を上げた。地方支部全体では、造船・修繕事業者が 21 社、船舶修繕事業者が 22 社、ボート製造者が 294 社、浮体船修繕事業者が 13 社であった。

図 3-19 造船・修繕事業者へのライセンス発給状況

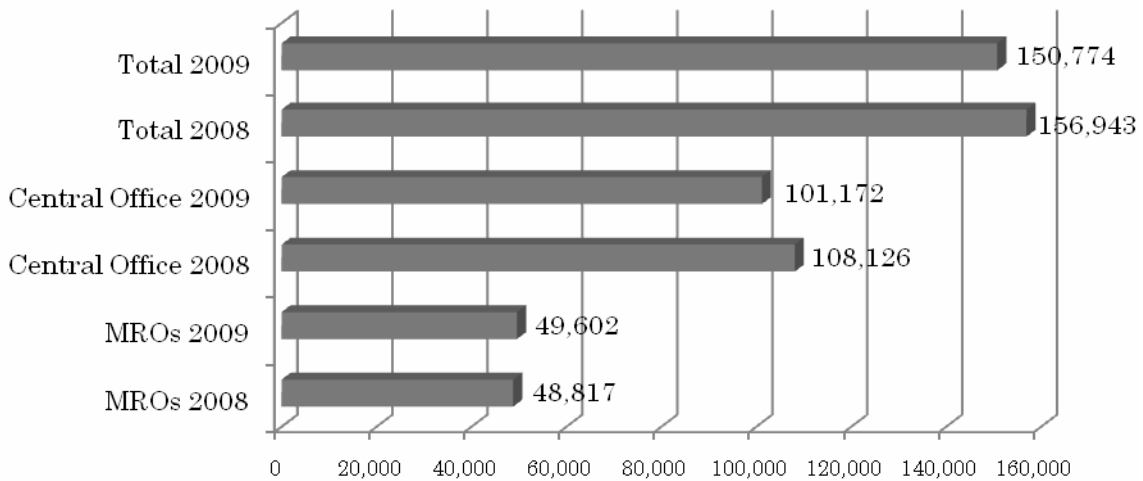


3.3.4 船員分野

(1) 船員手帳発給／再発給状況

2009年の船員手帳発給／再発給数は150,774件で2008年の156,934件に比べ4%減少した。減少の原因は2009年第3四半期後半に海事産業庁の手帳供給が滞り事務処理が大きく落ち込んだことが影響していると考えられる。ただし、海事産業庁は現有手帳の再有効化を行うことにより、エンドユーザーの利便を確保した。船員手帳の発給等は67%が本庁で行い地方支部（MSO）は32%であった。

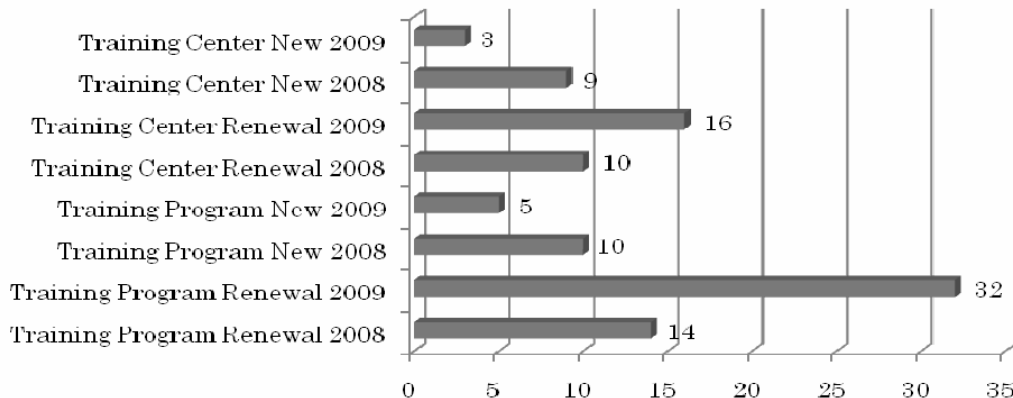
図 3-20 船員手帳の発給状況



(2) トレーニング・センターの認定

船員の能力向上を図るため、海事産業庁は、既存センターが行っているトレーニング・プログラムの再認定をおこなうとともに、センターが行う室内トレーニング・プログラムに対して認定証書を発給することにした。2009年は37のトレーニング・プログラムを実施している19のトレーニング・センターに対して認定を行った。2008年の認定数も同数の19トレーニング・センターであった。一方、2009年の認定プログラム数は2008年から54%増加した。

図 3-21 トレーニング・センターの認定状況

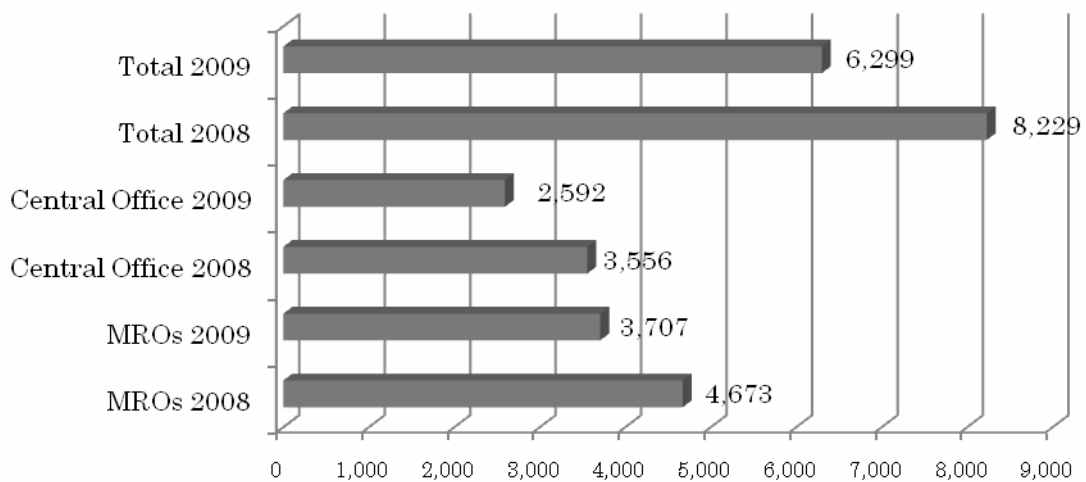


(3) 資格記録証書の発給

内航船舶に乗船する全船員は、海域における職務を遂行し、人命の安全確保と海洋汚染防止のための能力、健康を有し、適切な資格及び証書を保有しなければならない。海事産業庁は、内航船舶抜乗船する船員の資格記録証書を発給している。

2009年に海事産業庁が発給した資格記録証書は2008年に比べて減少した。減少率は24%で、これは多くのフィリピン船員が外航船への乗船を希望していることが影響したと考えられる。

図 3-22 資格記録証書の発給数



第4章 フィリピンにおける海上安全に関する 法律・規則および安全確保に向けた取組み

4.1 フィリピンの法律

安全に関する海事法の策定や、これにともなう責任については、いくつかの法律に規定されている。それらの中でも重要なのは、新民事法の一般輸送業者に関する条項（第 1732-1766 条）、および「海商および船舶に関する商法 第 III 部（Code of Commerce on Maritime Commerce and Vessels）」（第 573-869 条）である。これらの条項は、商船の船主、船会社、船長、航海士、および運送業者の行動を管理するためのものである。

安全に関するより詳しい規則・規制としては、1997 年に改定された「フィリピン商業海事規則および規則（PMMRR：Philippine Merchant Marine Rules and Regulations）」がある。これは、500GRT 未満の船舶を対象とする基準である。

大統領令第 474 号 4 項 (a) では、フィリピン水域を航行する船舶は、大統領令第 43 号の対象となる漁船も含め、すべて海運産業局に登録するよう求めている。例外は以下の通りである。

- a. 一時寄港する外国籍の民間の船
- b. 軍事目的でフィリピン軍または外国政府が所有およびまたは操縦している船。
- c. モーターを装備していない 3 トン未満のバンカ、ヨット、その他の船

4.2 海上人命安全国際条約（SOLAS）

国際水域を往復する船舶および 500GRT を越える船舶は、（以下で説明するように）「船舶の安全な航行および汚染防止（Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention）」のためにある「国際安全管理（ISM: International Safety Management）コード」の遵守を求められている。

ISM コードは、フィリピンが署名した「海上人命安全国際条約（SOLAS）」の成果である。SOLAS のおかげで、1998 年 7 月に ISM コードへの準拠が義務づけられ、この日から、500 トン以上の高速旅客船を含む旅客船、石油タンカー、化学物質輸送タンカー、ガス輸送タンカー、ばら積み貨物船、高速貨物船に適用された。同様に、2002 年 7 月 1 日より、500 総トンの貨物船と移動式沖合掘削機（MODU）は、すべて ISM コードの要件を満たすことが求められている。

ISM コードは、海上の安全確保、人の怪我や死亡事故の回避、および環境の中でも海洋環境と天然資源の破壊防止が目的である。ISM では、このコードにしたがって船主が安全管理システム（SMS）の開発、実現、保守を行うよう強調している。IMS では、この規約の実施方法については指導していないが、SMS には以下が含まれていなくてはならない。

- 安全と環境の保護に関する方針
- 関連する国際および旗艦国の法律にしたがって、船の安全な運転と環境の保護を確実に
行うための指示および手順。
- 旗艦国の法律
- 管轄当局、および沿岸と船員の間を結ぶ通信網
- 事故や非準拠の報告手続
- 緊急事態に対する準備および対応手順
- 内部監査および経営の見直し手順

4.3 船舶の分類

ISM とは別に、建造による船舶の分類が、海上の安全確保のために認められてきた方法である。船の分類は、最低でも、世界で公布された規則や規制、あるいは両方を策定し、世界中で実施するものとして定義される必要がある。こうした規則や規制は以下に対するものである。

1. 船体と付属部の重要なすべての部分が構造的に強固であること（さらに必要な場合は防水が完全であること）
2. 推進力、操舵システム、および船の基本的な状態を設定・維持し、船が本来の業務を遂行するように船舶に組み込まれたその他の機能や付属システムが安全で信頼性があること

船舶の分類については国内と海外の船級協会が行うが、その中で最も認知されているのは国際船級協会連合（IACS: International Association of Classification Societies）のメンバーである。

IACS は、船の安全性と汚染のない海の実現に向けて、1968年9月11日に主要な7つの学会によって設立された。各学会が持つ専門的な知識と経験を結集した IACS の価値は、すぐに認められるようになった。1969年、IACS は IMO から諮問機関としての地位を与えられ、1976年には初代の常任代表者が任命された。同協会は、今も規則の策定や適用を行うことができる諮問機関としての地位を持つ唯一の非政府機関である。メンバーである学会が作成した標準の内容については SOLAS の第 II-1 章規則 3-1 に明記されており、1998年7月1日から適用されている。

4.4 海上安全の管理体制

安全と SOLAS に関するフィリピンの法律の施行するため、海運産業局（MARINA）は、準拠すべき規則および規制への準拠を監督する通達を発行した。関連する通達は以下の通りである。

- a. MARINA 通達第 89 号および 89A 号（1994年10月、1995年10月発行）－ 船舶の安全に関するガイドラインの実施

- b. MARINA 通達第 122 号 (1997 年 7 月) — 国際海運業に従事するすべてのフィリピン籍船に対する国際安全管理 (IMS) コードの実施
- c. MARINA 通達第 143 号 (1999 年 6 月) — 以下の国内海運業に対する IMS コードの実施
 - i. 高速旅客船 (通達第 121 号、およびその改正)
 - ii. 分類を必要とする乗客輸送船、および現時点で分類されている乗客輸送船。(改正通達第 25 号、第 104 号、第 124 号、および以降の改正)
 - iii. 500 総トン以上の石油輸送タンカー、化学物質輸送タンカー、ガス輸送タンカー (改正通達第 56 号、通達第 104 号、通達第 128 号、および以降の改正)
 - iv. 500 総トン以上のばら積み船で分類を必要とする船。(通達第 124 号、および以降の改正)
- d. MARINA 通達第 134 号 (1998 年 9 月) — 20 総トン未満のモーター付バンカに対する最低限の安全確保に向けた基準
- e. MARINA 通達第 154 号 (2000 年 3 月) — ガイダンスおよび厳格な準拠に向けた安全に関連する政策・ガイドライン・規則・規制の徹底
- f. MARINA 通達第 159 号 (2000 年 11 月) — 以下の船舶による国家安全管理 (NSM) コードの採用
 - i. 分類を必要としないすべての乗客輸送船
 - ii. 分類を必要としないタンカー
 - iii. 分類を必要としないばら積み船
 - iv. 分類を必要としないその他の貨物船
 - v. 石油製品を輸送する、推進器の付いていないタンカーバージを曳航する曳き船

通達第 159 号の対象外となる船は以下のとおりである。

- 1) 通達第 143 号の対象となる船
- 2) 高速旅客船
 - (1) 分類を必要とする乗客輸送船、および現時点で分類されている乗客輸送船
 - (2) 500 総トン以上の石油輸送タンカー、化学物質輸送タンカー、ガス輸送タンカー
 - (3) 500 総トン以上のばら積み船で分類を必要とする船
- 3) 漁船
- 4) 推進器が付いていないバージ
- 5) 帆船
- 6) 商業取引に使われていない遊覧船
- 7) 商業取引に使われていない政府所有の船
- 8) 軍艦

表 4-1 500 総トン以上の船舶に対する安全要件

船の種類	安全に対する要件	分類の必要性
500GRT 以上の乗客輸送船	ISM コードへの準拠 (通達第 143 号)	国際船級協会 (通達第 25 号-D)
500GRT 以上の乗客輸送船 (1997 年 1 月 1 日以降に 購入した場合)	ISM コードへの準拠 (通達第 143 号)	海運産業局が認めた船級協会 (通達第 124 号)
500GRT 以上の石油、石油 副製品、化学物質、その他 の危険物質を輸送するタン カーおよびバージ	ISM コードへの準拠 (通達第 143 号)	海運産業局が認めた船級協会 (通達第 124 号)
500GRT 以上で、その他に 入るタンカーおよびバージ (輸入されたか、賃貸契約 した船)	ISM コードへの準拠 (通達第 143 号)	国際船級協会、または海運産業局が認めた国内の船級 協会 (通達第 104 号) 以下に準拠していることを条件として、1997 年 1 月 1 日より分類の義務は任意。 検査証書の延長または更新の前に、海運産業局の調査 官による船舶の調査と検査を行うこと。 船舶の安全に関するすべての書類・証明書が、公共輸送 証明書 (CPC: Certificate of Public Convenience) / 暫定 当局文書 (PA: Provisional Authority) / 特別許可書 (SP) の延長または更新の前に有効であること。(通 達第 124 号)
500GRT 以上のばら積み貨 物船	ISM コードへの準拠 (通達第 143 号)	海運産業局が認めた船級協会 (通達第 124 号)
500GRT 以上の貨物船	ISM コードへの準拠 (通達第 143 号)	海運産業局が認めた船級協会 (通達第 124 号)

表 4-2 500 総トン未満の船舶に対する安全要件

船の種類	安全に対する要件	分類の必要性
高速旅客船	ISM コードへの準拠 (通達第 122 号)	国際船級協会
石油、石油副製品、化学物 質、その他の危険物質を輸 送するタンカーおよびバ ージ	ISM コードへの準拠 (通達第 159 号)	海運産業局が認めた船級協会 (通達第 124 号)
石油や化学物質を輸送しな いその他のタンカーおよび バージ (輸入されたか、賃 貸契約した船)	ISM コードへの準拠 (通達第 159 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書を提 出すること。(通達第 56-A 号)
1990 年 9 月 20 日までに国 内で建造されたバージ	ISM コードへの準拠 (通達第 159 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書を提 出すること。(通達第 56-A 号)

船の種類	安全に対する要件	分類の必要性
ばら積み貨物船	ISM コードへの準拠 (通達第 159 号)	<p>国際船級協会、または海運産業局が認めた国内の船級協会 (通達第 104 号)</p> <p>以下に準拠していることを条件として、1997 年 1 月 1 日より分類の義務は任意。</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 検査証書の延長または更新の前に、海運産業局の調査官による船舶の調査と検査を行うこと b. 船の安全に関するすべての書類・証明書が、公共輸送証明書 (CPC: Certificate of Public Convenience) / 暫定当局文書 (PA: Provisional Authority) / 特別許可書 (SP) の延長または更新の前に有効であること。(通達第 124 号)
乗客輸送船	ISM コードへの準拠 (通達第 159 号)	<p>国際船級協会 (通達第 25-D 号)</p> <p>以下に準拠していることを条件として、1997 年 1 月 1 日より分類の義務は任意。</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 検査証書の延長または更新の前に、海運産業局の調査官による船舶の調査と検査を行うこと b. 船の安全に関するすべての書類・証明書が、公共輸送証明書 (CPC: Certificate of Public Convenience) / 暫定当局文書 (PA: Provisional Authority) / 特別許可書 (SP) の延長または更新の前に有効であること。(通達第 124 号) <p>1997 年 1 月 1 日以降に購入した船舶の場合は、分類の義務はない。(通達第 124 号)</p> <p>1997 年 1 月 1 日以降に購入した 500 GRT 未満の乗客輸送船は分類の義務にかわって、特段の推薦がなくとも、建造国の海事監督者が作成した最新の調査報告書に示す耐航性、ならびに税関の保護下にある時点で船舶の進水の前に海運産業局の実際の調査・検査で証明されたか、あるいはそれに準拠する耐航性があること。(通達第 124 号)</p>
貨物船	ISM コードへの準拠 (通達第 159 号)	<p>国際船級協会、または海運産業局が認めた国内の船級協会 (通達第 104 号)</p> <p>以下に準拠していることを条件として、1997 年 1 月 1 日より分類の義務は任意。</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 検査証書の延長または更新の前に、海運産業局の調査官による船舶の調査と検査を行うこと b. 船の安全に関するすべての書類・証明書が、公共輸送証明書 (CPC: Certificate of Public Convenience) / 暫定当局文書 (PA: Provisional Authority) / 特別許可書 (SP) の延長または更新の前に有効であること。(通達第 124 号) <p>1997 年 1 月 1 日以降に購入した船舶の場合は、分類の義務はない。(通達第 124 号)</p> <p>1997 年 1 月 1 日以降に購入した 500 GRT 未満の乗客輸送船は分類の義務にかわって、特段の推薦がなくとも、建造国の海事監督者が作成した最新の調査報告書に示す耐航性、ならびに税関の保護下にある時点で船舶の進水の前に海運産業局の実際の調査・検査で証明されたか、あるいはそれに準拠する耐航性があること。(通達第 124 号)</p>

表 4-3 その他の船舶に適用される安全に対する要件

船の種類	安全に対する要件	分類の必要性
3 GRT 以下の貨物船	PMMRR への準拠 (通達第 154 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書 (CI) / 検査中間報告書 (ICI) を提出すること。(通達第 89 号)
石油製品を輸送する、推進器の付いていないタンカーバージを曳航する曳き船	NSM コードへの準拠 (通達第 159 号)	国際船級協会、または海運産業局が認めた国内の船級協会 (通達第 104 号) 以下に準拠していることを条件として、1997 年 1 月 1 日より分類の義務は任意。 a. 検査証書の延長または更新の前に、海運産業局の調査官による船舶の調査と検査を行うこと b. 船の安全に関するすべての書類・証明書が、公共輸送証明書 (CPC: Certificate of Public Convenience) / 暫定当局文書 (PA: Provisional Authority) / 特別許可書 (SP) の延長または更新の前に有効であること。(通達第 124 号)
3 GRT を超える漁船	PMMRR への準拠 (通達第 154 号) 船舶の安全要件への準拠 (通達第 89 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書 (CI) / 検査中間報告書 (ICI) を提出すること。(通達第 89 号)
推進器の付いていない 3 GRT を超えるバージ	PMMRR への準拠 (通達第 154 号) 船舶の安全要件への準拠 (通達第 89 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書 (CI) / 検査中間報告書 (ICI) を提出すること。(通達第 89 号)
3 GRT 以上の帆船	PMMRR への準拠 (通達第 154 号) 船舶の安全要件への準拠 (通達第 89 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書 (CI) / 検査中間報告書 (ICI) を提出すること。(通達第 89 号)
商業取引を行わない 3 GRT を超える遊覧船	ISM および NSM の対象外 (通達第 159 号) 船舶の安全要件への準拠 (通達第 89 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書 (CI) / 検査中間報告書 (ICI) を提出すること。(通達第 89 号)
商業取引を行わない 3 GRT を超える政府所有の船舶	ISM および NSM の対象外 (通達第 159 号) 船舶の安全要件への準拠 (通達第 89 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する検査証明書 (CI) / 検査中間報告書 (ICI) を提出すること。(通達第 89 号)
軍艦	ISM および NSM の対象外 (通達第 159 号)	分類の義務なし
3 GRT 以下で、乗客と貨物を輸送する船	PMMRR への準拠 (通達第 154 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する特別検査証明書 (SCI) を提出すること。(通達第 89 号)
3 GRT 以下のその他の船	ISM および NSM の対象外 (通達第 159 号)	分類の義務なし 海運産業局に、海上保安庁が発行する操業許可証明書 (SCI) を提出すること。(通達第 89 号)

4.5 海上安全に関する最近の取組み

運輸通信省の交通安全、保安、環境保護の確保に関する指示に応じて、海事産業庁は①国内海運、②外航海運、③船員、④造船、船舶修理業、の4分野における2009年－2010年の政策及びプログラムを制定した。

2009年末時点での推進状況は次の通りである。

4.5.1 海上安全

内航海運における海上安全の向上及び事故、人命及び財産の損失の減少を目指して、海事産業庁は次のような政策を実施した。

- 1) 2009年3月16日、安全性及びサービス向上のための「10ポイント・プログラム」(MARINA MAKING WAVE)を開始した。

その内容は次の通り。

- ① PASAHERO：これは、海上輸送に関する安全確保を国民に認識させる試みであり、乗客は搭乗した船舶が何らかの違法行為を行った場合、携帯電話の文字メッセージサービスを使って当局に通知(番号2985)するものである。
 - ② MARINA AZUL 2985：①に記載したホットライン番号であり、携帯電話で海難事故、アクシデント、安全やサービスに関する苦情を文字メッセージサービスで送ることができる。2009年4月15日以降、2009年には101件の苦情や情報が寄せられた。
 - ③ WAVES (WIDE AREA VERIFICATION and ENFORCEMENT SYSTEM)：広域において船舶に関する法規の順守を確認、執行するため、海事産業庁は2009年3月16日、コーストガード(PCG)、国家警察(PNP)、地方自治体組合(ULAP)、最小行政区組合(LNB)と、それらの機関が海事産業庁の代理機関として安全順守のための法執行を実施するという覚書を結んだ。
- 2) フィリピン海域を航行する登録されていない機関付きバンカボートは全て、安全基準を順守し、基準に従って建造されなければならない、という命令を2009年4月25日に発出した。
 - 3) 2009年6月27日、海事産業庁は、50総トン以上の旅客を輸送する全てのバンカボートは、旅客船安全証書を更新する前に有効な保険に加入していることを申請することを義務付けた。
 - 4) 2009年9月5日、国内輸送に従事するモーターボート(アウトリガーの有無にかかわらず)及びモータバンカは2009年12月29日までに、最大搭載に関するマーキングを行い検査を受け証書を受有しなければならないこととした。

外航海運分野においては、SOLAS第V章19-1規則、船舶長距離識別追跡装置(LRIT)等に関するフィリピン籍船への適用を開始した。

船員分野においては、フィリピン海事教育センター組合（Philippine Association of Maritime Training Centers, Inc. (PAMTCI)）が、安全基礎教育と台風回避教育に関してコミック版の教材を利用した教育コースを開始した。PAMTCI と MARINA は 2009 年 10 月 20 日に覚書を交換した。この試みは、総トン数 35 トン以下の内航船の船員の資質向上と法令順守を目的としている。

造船、船舶修繕分野においては、2009 年 4 月 25 日の海事産業庁回章により、全てのバンカポートは、承認された図面、建造に関する関連基準に従って建造し、登録に先立って船舶検査を受けることが義務つけられた。

4.5.2 セキュリティ

フィリピン籍船舶のセキュリティ向上のため、海事産業庁は I S P S コードの運用機関である運輸保安室（Office of Transport Security）と緊密な連携をとっている。特にソマリア沖アデン湾で海賊事案が多発していることにかんがみ、海事産業庁は次の注意勧告を出した。

- 1) 2009 年 5 月 29 日
Measures to Prevent and Suppress the Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships off the Coast of Somalia
- 2) 2009 年 6 月 17 日
Practical Measures to Survive as a Hostage in Piracy Attack
- 3) 2009 年 6 月 17 日
Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and Off the Coast of Somalia
- 4) 2009 年 6 月 22 日
Submission of Notice to MARINA whenever a Ship intends to pass through the Coast of Somalia or Gulf of Aden or Horn of Africa or areas of enhance risk
- 5) 2009 年 9 月 2 日
Latest Report on Piracy Situation in the Horn of Africa
- 6) 2009 年 9 月 17 日
Information on Internationally Recommended Transit Corridor for Ship Transiting the Gulf of Aden

全ダバオ湾地域は、Lloyd's Joint War Commission（JWC）の独立査定機関である Aegis Defence Services Limited から、彼らが 2009 年 6 月に設定したリスク基準を上回っていると指摘されていた。海事産業庁は、関係機関と協力して Aegis 社にダバオ湾（ミンダナオ地域）を保安リスク地域のリストから除外するよう説得した。

この結果、海事産業庁は 2009 年 9 月にダバオ湾地域を JWC の保安リスク地域から除外する旨の回章を発出した。

船員分野に関しては、海事産業庁は ILO 条約第 108 号の履行のため、2009 年 5 月 7 日に、セキュリティ面を強化する船員手帳発給の改正を行った。

4.5.3 環境保護

海洋汚染を防止し海洋環境保護を推進するため、海事産業庁は、内航海運事業者が遭遇する可能性のある油流出、座礁による撤去のための事業者の脆性的負担を担保するため、2009年10月30日に‘Rules Governing the Mandatory Marine Insurance Cover Liabilities Arising from Pollution and Wreck Removal’の回章を発出した。

外航船分野に関しての海事産業庁の目標は、フィリピンがまだ参加していない次の条約に批准することである；

- ① International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)
- ② International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships
- ③ International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments
- ④ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001
- ⑤ LC-LP London Convention 1972 and London Protocol 1996 Convention on the Prevention of Maritime Pollution by Dumping of Wastes and Other Materials
- ⑥ Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG)

しかしながら、海事産業庁は、Bunker Convention と Convention on the Control of Anti-Fouling System on Ships のみポジション・ペーパーを用意することができた。このポジション・ペーパーは上院への提出のために外務省に上申された。

4.5.4 産業近代化

内航海運業の発展のため、2004年の内航海運近代化法（RA 9295）の改正運用規則が2009年10月19日に海事産業庁審議会で承認された。これにより、内航海運事業者は船舶及び機関を輸入又は国内調達する際の付加価値税（VAT）が引き続き免除されることとなった。2009年には、14の内航海運事業者の18隻の輸入船、及び10の内航海運事業者がスペアパーツの輸入について付加価値税免除を受けた。

また、フィリピン投資庁（BOI）の投資優遇政策（IPP）により、4内航海運事業者が8隻の輸入船に対して税の優遇措置を受けた。

このほかに、2009年10月の海事産業庁回章により、未就航ルートに船舶を就航させる海運事業者に対して、海事産業庁が徴収する船舶証書、ライセンス等の手数料を海事産業庁が定めた一定期間50%割り引くこととした。

海事産業庁とフィリピン開発銀行傘下の海事リース会社（DMLC: DBP-Maritime Leasing Corporation）の国内海運振興プログラム推進に関する覚書の活動の一環として、2009年第1四半期にDMLCとNortheastern Luzon Pacific Coastal Service Inc.との間で北東ルソンの未就航ルートへの2隻の船舶就航のための調達資金として6,470万ペソの融資契約が結ばれた。

フィリピンが推進している強力国家海上高速網（Strong Republic Nautical Highway）に関しては、2009年末現在で、13内航海運事業者が西ルート、9航海運事業者が中央ルート、3内航海運事業者が東ルートで運航を行っている。

造船業振興策の一環として、海事産業庁は、内航船の建造、修繕、改造を行う造船事業者に対し、設備、機械、スペアパーツ、救命設備、鋼材その他金属材料の付加価値税免除の優遇策を継続している。2009年には7社が優遇措置を受けた。

地元造船所の能力向上と競争力増加を目的として、2009年2月に、海事産業庁は日本国際協力機構（JICA）、（社）日本中小型造船工業会と共同で日本—フィリピン造船セミナーをセブにて開催した。本セミナーには海運事業者、造船事業者、海事産業庁技師等関係者50人が参加した。

4.5.5 その他の活動

IMO総会は、加盟国が適用されるIMO規則を運用していることを確認するための監査スキームとして、A.946で「任意IMO加盟国監査スキーム」を採択した。この決議に従って、海事産業庁はフィリピンの責任官庁としてIMOの任意監査を受け入れることとした。フィリピンでの加盟国任意監査は2009年10月26日から11月3日まで、シンガポール、韓国及び香港の監査員により実施された。監査の目的は次の通りであった。

- 1) フィリピンが受け入れている次のIMO強制規則の運用状況を決定すること。
 - ① The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974)
 - ② The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL 73/78) – Annex I to V
 - ③ The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978)
 - ④ The International Convention on Load Lines, 1966 (LL66) ; and
 - ⑤ The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (Tonnage 1969)
- 2) これらの規則運用の有効性の確認

4.6 コースト・ガード

海運産業局が発行した安全規則を確実に施行するためには、同局と海上保安庁との緊密な連携が必要である。海運産業局の実施機関である海上保安庁の業務は、現在のところ、1998年11月5日に発行された通達第139号にもとづいて行われている。

これに従い、海上保安庁は、海運産業局にかわって以下の業務を遂行している。

- 1) 以下を通じて海上の安全に影響する法律、規則、規制の施行
 - a) 以下に挙げる船舶と乗組員に関する書類への準拠を確認する。
 - i) 船舶の登録証明書
 - ii) 遊覧船の登録・許可書
 - iii) 船舶番号証明書
 - iv) 所有証明書

- v) 沿岸運行許可書
 - vi) 湾・河川運行許可書
 - vii) 検査証明書、中間検査証明書
 - viii) 特別検査証明書
 - ix) 貨物船・漁船運転許可書
 - x) 航法特別許可書
 - xi) 可燃物・危険物質・有害物質搬送積載特別許可書
 - xii) 船員本人確認・記録書 (SIRB)
 - xiii) 通達第 83 号で定める証明書の裏書
 - xiv) 船員に関するその他の書類 (免許、訓練認定書、特別免除許可書)
 - xv) モーターボート運転免許証 (MBOL)
- b) 特に以下に関して、公共輸送証明書 (CPC)、暫定当局文書 (PA)、特別許可書 (SP) で定めている条件への準拠、および公共輸送証明書の例外事項を確認する。
- i) 海運産業局 (MARINA) で規定している航路および旅程スケジュール
 - ii) 乗客輸送船の場合は乗客の保険契約の期限
 - iii) 定員数を明らかに超えている場合、または非常に混雑している場合は、乗客数の調査による定員数の厳守
- c) 海運産業局発行のコピーの配布 – 船長に関する業務停止命令 (CDO : Cease and Desist Order) を発行し、それを実施する。
- d) 緊急準備評価 (ERE) ・資材準備評価 (MARE) を行う。
- e) 台風や悪天候の場合に、船舶の動きを管理する。
- f) 海運産業局の通達、規則、規制に従わない船長に検査見解レポート (IAR) を発行し、適切な聞き取り調査を行って罰金と罰則を課す。
- g) 船舶の拘留が正当と認められた場合は、大統領令第 493 号に従い、出港許可証の発行を取り消す勧告とともに、フィリピン港湾庁 (PPA) に検査見解レポート (IAR) のコピーを提出する。
- 2) 特定の船舶の安全書類の発行

海上保安庁 (PCG) は以下の安全に関する書類を発行する。

- a) 遊覧船の登録・許可書
- b) 船舶番号証明書
- c) 沿岸運行許可書
- d) 湾・河川運行許可書
- e) 検査証明書/ 中間検査証明書
- f) 特別検査証明書
- g) 貨物船・漁船運転許可書
- h) 航法特別許可書・曳航特別許可書
- i) 可燃物・危険物質・有害物質搬送積載特別許可書
- j) モーターボート運転免許証
- k) 1997年 PMMRR に規定している特別免除許可書

同様に、海上保安庁は、職務を遂行するにあたって覚書、および職務として連絡書を海運業界へ発行する。

一方で、2009年2月12日に、共和国法第9993号が大統領により署名され、コースト・ガードが軍ではなく運輸通信省（DOTC）の附属機関として法的に明確にされるとともに、その権限も拡大された。今後の運用規則制定により、コースト・ガードの所掌拡大が注目される。参考として、**巻末に付録として共和国法第9993号を添付する。**

第5章 まとめ

フィリピンが群島国家であるため、国内海運業は、輸送手段や生業として国が経済成長を遂げる上で重要な役割を果たしている。フィリピンの国内船は、小規模な漁船と商船で構成されており、漁船は国内船隊の73%を占めている。漁港がある地域の漁師や海運協会と行った面談から、漁船の数は多いものの、海運産業局に登録されないため最低限の規制しか実施されていないという意見が多かった。現在のところ、フィリピンの漁船の数を正確に把握できるデータはない。一方、28%を占める商船はさまざまなタイプの船で構成されており、中でも一般貨物船が28.6%、客船が26.3%を占めている。

国内商船隊の大きな特徴は、船の平均船齢が18年と極めて古く旧式な点であろう。世界の平均船齢は14年である²。フィリピンの船のほとんどは輸入された中古船で、フィリピンの商業目的に合うように改造され、船の利用度を最大限にあげるために絶え間なく改修が行われているのが実情である。最新式の新造船を購入するコストは非常に高いため、これは国内の大手船会社でも普通に行われている。したがって、フィリピンの水域では、使い古された船が未だに商業に使われている光景を目にするのはごく普通で、これが海上の安全を脅かしている要因と指摘されている。一方、貨物と旅客は、セブ、マニラ、サンボアングの3か所に集中している。

全体の統計をみると、事故に遭う頻度は貨物船が最も多く、報告された事故全体の20%を占めている。旅客貨物併用船が次に多く19%となっている。事故の報告は、台風や荒波の季節である3月、7月、10月に多い。最も多い事故は、転覆(19.1%)、沈没(16.6%)、座礁(13.8%)である。エンジンの故障、船の損傷、火災、爆発など、船の性能による事故は全体の14.7%、停止船への衝突、航行船どうしの衝突、寄港船への衝突など、交通量に関連する事故は27.5%を占めた。

過去の数年間に届け出のあった事故は、漁船とバンカから貨物船と旅客船に移っている。これは、中規模の船舶に保険が必要であることから、後者の方が報告義務を守っているためだと考えることもできる。

事故の主な原因は依然として自然によるもので(36%)、それに人為ミスによる事故(24%)が続く。人為ミスを分析すれば、船長や運航会社の業務上の過失が明らかになるだろう。万全の備えや耐航性の欠如も海難事故の主な要因で、寄港船への衝突、航行船どうしの衝突、停止船への衝突など、交通量が多い場合の事故では、航海長の操縦ミスと不適切な判断が続く。

依然として主要都市で事故が集中しており、最も多いのが南サンボアング港(7%)となっており、次に多いのが西ミンドロ付近の海域(6%)、パラワン(6%)、パシグ川(6%)、バンタガス湾周辺(5%)、セブ埠頭(5%)、マニラ北港(5%)、マニラ南港(4%)となっている。同様に、交通量の多いと判明した地域は、バシラン海峡、ベルデ島水路、ミンドロ海峡、セブ海峡、パラワン島のスルー海となっている。

² www.unctad.org, 海上輸送の再検討 2000年

遭難者の総数は年々減少しているが、救助された人数との割合では徐々に増加している。今後、こうした増加傾向を抑えるには、前述のように、フィリピンの交通量の多い地域では出港前の検査を含め、政府が SOLAS の訓練と装備に重点を置く必要がある。

過去数年間に、安全確保に対する規制と海事法の施行は、フィリピン海軍の下でフィリピン海上保安庁が一手に管轄した時期から、現在のように専門的かつ多面的な管理体制へと段階的に移行してきた。現在では、フィリピンの海域、および海域を行き来するすべて船は、PNP-MG の下にある内務省と地方政府、運輸通信省 (DOTC) の下にある海運産業局 (MARINA)、海上保安庁 (PCG)、フィリピン港湾庁 (PPA) および CPA、ならびにフィリピン国防省の下にある海軍の政府 3 機関によって管理されている。

このように関与する政府機関が増えても果たすべきことはひとつ、すなわち、すべての規則は海洋環境の保護と水上輸送の安全確保を目指すものでなくてはならない。この点では、専門知識を要する作業を行うための装備が整い、訓練が行き届いた海上保安庁が関係機関の連携と管理体制の中心的役割を果たすことに変わりない。海上保安庁は、今後も業務の中で必要な手法、施設、人材、資産を駆使して他の関係機関をまとめ、海上の安全確保に向けた努力の先頭に立つことができる。

海上保安に関する政策と規則のほとんどは、海運産業局 (MARINA) から発行されている。同局は、船の種類別に遵守すべき安全基準ガイドラインもいくつか発行している。前にあげた表は、最低でも安全に対する 3 つの基準、すなわち国際安全管理 (IMS) コード、国家安全管理 (NSM) コード、フィリピン商業海事規則および規則 (PMMRR) があることを示している。

しかしながら、2010 年 2 月に制定したコースト・ガード法により、現在、海事産業庁が実施している船舶の安全検査等もコースト・ガードが行うことと規定された。現在は未だ以前の枠組み通り、海事産業庁が安全基準の設定及び安全検査の実施を行っているが、今後基準の制定と実施が分離して実施されることになれば、混乱も予想される。

付 録

2010年2月12日に大統領により署名された
コースト・ガード法
(Republic Act No. 9993)

Republic of the Philippines
CONGRESS OF THE PHILIPPINES
Metro Manila

Fourteenth Congress
Third Regular Session

Begun and held in Metro Manila, on Monday, the twenty-seven day of July, two thousand nine.

Republic Act No. 9993

AN ACT ESTABLISHING THE PHILIPPINES COAST GUARD AS AN ARMED AND UNIFORMED SERVICE ATTACHES TO THE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS, THEREBY REPEALING REPUBLIC ACT NO. 5173, AS AMENDED, AND FOR OTHER PURPOSES.

Be it enacted by the Senate and House of Representatives of the Philippines in Congress assembled:

Section 1. Title. – This Act shall be known as the *“Philippines Coast Guard Law of 2009”*

Section 2. Establishment. – The Philippine Coast Guard, hereinafter referred to as the PCG, is hereby established as an armed and uniformed service attached to the Department of Transportation and Communications (DOTC) :*Provided*, That in times of war, as declared by Congress, the PCG or parts thereof, shall be attached to the Department of National Defense.

Section 3. Powers and Functions. – The PCG shall have the following powers and functions:

- (a) To enforce regulations in accordance with all relevant maritime international conventions, treaties or instruments and national laws for the promotion of safety of life property at sea within the maritime jurisdiction of the Philippines and conduct port state control implementation;
- (b) To inspections on all merchant ships and vessels, including but shall not be limited to inspections prior to departure, to ensure and enforce compliance with safety standards, rules and regulations;
- (c) To detain, stop or prevent a ship or vessel which does not comply with safety standards, rules and regulations from sailing or leaving port;
- (d) To conduct emergency readiness evaluation on merchant marine vessels;

- (e) Subject to the approval of the Secretary of the DOTC, to issue and enforce rules and regulation for the promotion of safety and life and property at sea on all maritime-related activities;
- (f) To coordinate, develop, establish, maintain and operate aids to navigation, vessel traffic system, maritime communications and search and rescue facilities within the maritime jurisdiction of the Philippines;
- (g) To remove, destroy or low to port, sunken or floating hazards to navigation, including illegal fish and vessels, at or close to sea lanes which may cause hazards to the marine environment;
- (h) To issue permits for the salvage of vessels and to supervise all marine salvage operations, as well as prescribe and enforce rules and regulations governing the same;
- (i) To render aid to persons and vessels in distress and conduct search rescue in marine accidents within the maritime jurisdiction of the Philippines, including the high seas, in accordance with applicable international conventions. In the performance of this function, the PCG may enlist the services of other government agencies and the merchant marine fleet;
- (j) To investigate the inquire into the causes of all maritime accidents involving death, casualties and damage to properties;

lawphil.net

- (l) To assist in the enforcement of laws on fisheries, immigration, tariff and customs, forestry, firearms and explosives, human trafficking, dangerous drugs and controlled chemicals, transnational crimes and other applicable laws within the maritime jurisdiction of the Philippines;
- (m) To board and inspect all types of merchant ships and watercrafts in the performance of this functions;
- (n) To enforce laws and promulgated and administer rules and regulations for the protection of marine environment and resources from offshore sources or pollution within the maritime jurisdiction of the Philippines;
- (o) To develop oil spill response, containment and recovery capabilities against ship-based pollution;
- (p) To grant, within the capabilities and consistent with its mandate, requests for assistance of other government agencies in the performance of their functions;

- (q) To organize, train and supervise the PCG Auxiliary (PCGA) for the purpose of assisting the PCG in carrying out its mandated functions; and
- (r) To perform such other functions that may be necessary in the attainment of the objectives of this Act.

Section 4. *Gender Sensitivity Program.* – Gender concerns should be addressed in all planning activities, setting of priorities, allocating of resources and identifying actions and activities of the PCG. It should also incorporate a gender sensitive perspective in the implementation of such plans and programs.

Gender sensitivity shall also be employed in all its internal policies, strategies, budget, projects, structures and mechanisms, including but not limited to hiring, promotions, assignment, training opportunities, pay and benefits. A gender perspective should likewise be integrated in all its training programs, especially for maritime search and rescue.

Section 5. *The PCG Commandant.* – The PCG shall be headed by a Commandant who shall carry the rank of Coast Guard Admiral; *Provided*, that he shall be appointed by the president from among the Flag Officers in the Coast Guard service. He shall hold a command-at-sea badge and must have served as a District Commander of the PCG. The Commander shall have a maximum term of three (3) years. A commandant who has served for three (3) years prior to his compulsory retirement shall be considered retired and entitled to all the benefits available to a Coast Guard officer as if he is compulsory retired.

Section 6. *Organization.* – The PCG shall consist of the following categories of officers and employees;

- (a) PCG officers;
- (b) PCG non-officers;
- (c) PCG non-uniformed personnel;
- (d) Probationary ensign; and
- (e) Cadets and Cadettes.

Section 7. *Officer Rank Distribution.* – The officer rank distribution of the PCG shall be as follows: two per centum (2%) in the Flag Officer rank; six per centum (6%) in the rank of Coast Guard Captain; twelve per centum (12%) in the rank of Coast Guard Commander; eighteen per centum (18%) in the rank of Coast Guard Lieutenant Commander; Twenty per centum (20%) in the rank of Coast Guard Lieutenant; and forty-two per centum (42%) in the ranks of Coast Guard Lieutenant Junior Grade and Coast Guard Ensign; *Provided*, That such distribution is based on the ratio between officer and non-officer which is one (1) officer to every seven (7) non-officer; *Provided. finally*, That if the actual number in a rank is less than the number prescribed in a lower rank.

Section 8. *Distribution of Flag Officers.* – The number of Flag Officers herein authorized shall be distributed to the various Flag Officer ranks in accordance with the schedule as hereunder prescribed:

Coast Guard Admiral	1
Coast Guard Vice Admiral	1
Coast Guard Rear Admiral	15
Coast Guard Commodore	15
Total	22

Provided, That the herein prescribed Coast Guard ranks shall be distinct from those prescribed in the Philippine Navy: *Provided, further,* That the total number of Flag Officers prescribed under this section shall in no case be less than the number resulting from the implementation of Section 7 hereof, otherwise the latter shall apply.

The number corresponding to the ranks of Coast Guard Admiral, Coast Guard Vice Admiral, Coast Guard Rear Admiral, and Coast Guard Commodore, as provided for in this section, shall be the maximum: *Provided,* That if the actual number in a rank, except in the case of Coast Guard Admiral and Coast Guard Vice Admiral, is less than the number herein prescribed the difference may be applied as an increase to the number prescribed in the lower rank: *Provided, finally,* That no officer shall be promoted to the rank of Coast Guard Commodore or higher unless there is an existing vacancy, and the officer is occupying a position in the table of organization that requires the rank of which he is being considered for promotion. *lavvphil*

Section 9. *Maximum Tenure in Rank.* – The maximum tenure of officers in the ranks of Captain and Flag Officer in the PCG are hereby prescribed as follows:

Rank	Maximum Tenure in Rank
Coast Guard Admiral	three (3) years
Coast Guard Vice Admiral	three (3) years
Coast Guard Rear Admiral	three (3) years
Coast Guard Commodore	five (5) years
Coast Guard Captain	seven (7) years

Unless easier separated, retired or promoted to the next higher rank or occupying a position calling for the higher rank in the PCG table of organization. Captain and Flag Officers shall be compulsory retired

upon the attainment of the maximum tenure in rank herein prescribed, or upon reaching the age of compulsory retirement whichever comes earlier: *Provided*, That officers already holding these ranks upon the approval of this Act may be allowed one (1) year more of tenure in rank before the maximum tenure provided in this section shall be applied to them, unless they shall have already reached the compulsory retirement age under existing laws, in which case the compulsory retirement age shall prevail.

Section 10. *Maximum Tenure in Position.* – Officer holding the following key positions are hereby limited a maximum tenure of three (3) years, unless otherwise earlier relieved by competent authority or compulsory retired under existing laws:

Coast Guard Commandant;

Coast Guard Deputy Commandant; and

Coast Guard District Commander.

Provided, That except for the Commandant, no other officer shall be assigned/designated to the aforementioned key positions or promoted to the rank of Commodore or higher if he has less than (1) year of active service remaining prior to compulsory retirement.

Section 11. *Organization of a PCG Auxiliary (PCGA)* . – The PCG shall continue to maintain, supervise, develop and train the PCGA as a civilian volunteer organization under the direct control and supervision of the PCG Commandant. The PCGA shall assist the PCG in the promotion of safety of life and property at sea. The preservation of the marine environment and its resources, the conduct of maritime search and rescue, the maintenance of aids to navigation and such other activities that enhance maritime community relations which include civic action, participation under the National Service Training Program, youth development, recreational safety and other related activities.

Section 12. *Appointments.* – Appointments of PCG officers, which shall be in the initial rank of Coast Guard Ensign, shall be made by the Secretary of the DOTC upon the recommendation of the PCG Commandant. The initial appointment ranks of chaplains, dentists, lawyers, medical doctors and veterinarians shall be Coast Guard Lieutenant.

No person shall be appointed as an officer of the PCG unless he is a natural born citizen of the Philippines, at least twenty-one (21) years of age at the date of appointment, physically fit and is a baccalaureate degree holder. The Appointment of the PCG Commandant and Flag Officers shall be approved by the President upon the recommendation of the Secretary of the DOTC. Appointments of all

PCG non-officers shall be made by the PCG Commandant. Appointments of all non-uniformed personnel shall be in accordance with the Civil Service laws, rules and regulations.

Section 13. *Promotions.* – The promotion of PCG officers, as submitted by the PCG Officers Selection and Promotion Board, shall be recommended by the PCG Commandant for the approval of the Secretary of the DOTC: *Provided*, That the promotion to the rank of Flag Officers in the PCG be submitted by a Board of Senior Officers to the PCG Commandant for approval of the President upon the recommendation of the Secretary of the DOTC: *Provided, further*, That said officers shall possess all the qualifications and none of the disqualification provided under pertinent laws, rules and regulations, specifically on the completion of the required schooling, training and minimum time and grade for said ranks.

The PCG Commandant shall approve the promotion of PCG non-officers to the next higher rank based on the recommendation of the PCG Selection and Promotion Board for non-Officers: *Provided*, That special or meritorious promotion shall be extended to any PCG non-officer for acts of inconspicuous courage or outstanding achievement in the Coast Guard service as determined by the PCG Selection and Promotion Board for Non-Officers. The promotion of non-uniformed employees shall be governed by Civil Service laws, rules and regulations.

Section 14. *Salaries and Other Benefits.* – The uniformed personnel of the PCG shall receive the same base pay, longevity pay, hazard pay and other benefits and allowances as are now or hereafter may be authorized for corresponding salary grades and ranks in the Armed Forces of the Philippines (AFP) until such time that a new law is enacted for the purpose. The salaries and allowances of the non-uniformed employees of the PCG shall be in accordance with Civil Service laws, rules and regulations.

Section 15. *Active Service.* – For purposes of this Act, the active service of PCG personnel hereof shall refer to services rendered as an officer, non-officer, probationary ensign, or those rendered as a civilian official or employee in the PCG prior to the date of separation or retirement from the PCG: *Provided*, That the term active service shall include confirmed services rendered as a civilian employee in the Philippine government.

Section 16. *Disciplinary Action.* – The applicable and pertinent provisions of the AFP Military Justice System shall be adopted in disciplinary cases against PCG officers and non-officers. The applicable rules, regulations and guidelines promulgated by the Civil Service Commission shall govern cases against PCG non-uniformed employees.

Section 17. *Retirement.* – Upon attaining fifty-six (56) years of age or upon accumulation of thirty (30) years of continuous satisfactory active service, whichever comes later, a PCG officer or non-officer shall be compulsorily retired: *Provided*, That said officer or non-officer shall have a minimum of twenty

(20) years of active service. The retirement of non-uniformed personnel shall be governed by Civil Service laws, rules and regulations.

Section 18. *Retirement Benefits.* – Monthly retirement pay of officers and non-officers shall be fifty percent (50%) of base pay and longevity pay of the next higher grade last held in case of twenty (20) years of active service, increasing by two and one-half percent (2½%) for every year of service rendered beyond twenty (20) years to a maximum of ninety percent (90%) for thirty-six (36) years of active service and over. The retirement benefits of non-uniformed personnel shall be governed by Civil Service/Government Service Insurance System Law.

Section 19. *Separation from Service.* – Officers and non-officers who voluntary resign or otherwise fail to comply with the standards of competence and proficiency of the PCG, shall be separated from the service under existing laws, rules and regulations. The separation of non-uniformed personnel shall be in accordance with Civil Service laws, rules and regulations.

Section 20. *Collection of Revenues.* – The PCG shall collect fees, dues, charges and fines relevant to the exercise of its various functions.

Section 21. *Rules and Regulations.* – The Secretary of the DOTC shall issue rules and regulations, determine, fix, and/or prescribe charges, rates, penalties pertinent, as may be necessary to implement the provisions of this Act, as well as the provision of acts, decrees and orders related to the implementation of the PCG functions.

Section 22. *PCG Properties and Lighthouse Reservations.* – The PCG shall continue to exercise exclusive ownership, possession, control and supervision over all properties transferred to it by virtue of Executive Order No. 475 dated 30 March 1998 and Executive Order No. 477 dated 15 April 1998, such as inter alia, vessels, watercrafts, firearms, armaments, munitions, communications and electronic equipment, vehicles, buildings, real state and lighthouse reservations.

Section 23. *Establishment and Expansion of Coast Guard Bases and Facilities.* – In accordance with other appropriate government agencies, the PCG shall develop and enhance its capabilities in the performance of its mandated functions and establish its strategic presence.

Section 24. *Appropriations.* – The Secretary of the DOTC shall immediately prepare the necessary guidelines to cover the establishment of the PCG as an attached agency to the DOTC, the initial funding of which shall be charged against the current year's appropriations of the PCG and, thereafter, in the annual General Appropriations Act.

Section 25. *Transitory Provisions.* – All previous appointments and promotions of PCG uniformed personnel made prior to the enactment of this Act shall remain valid and subsisting.

Section 26. *Separability Clause.* – If for any reason, any provision of this Act is declared unconstitutional or invalid, such parts not affected thereby shall remain in full force and effect.

Section 27. *Repealing Clause.* – All laws, decrees, executive orders, rules and regulations and other issuance's or parts thereof which are inconsistent with this Act are hereby repealed, amended or modified accordingly.

Section 28. *Effectivity.* – This Act shall take effect fifteen (15) days after its publication in the Official Gazette or in any two (2) newspapers of general circulation's.

Approved

(Sgd.) **PROSPERO C. NOGRALES**
Speaker of the House of Representatives

(Sgd.) **JUAN PONCE ENRILE**
President of the Senate

This Act which is a consolidation of Senate Bill No. 3389 and House Bill No. 5151 was finally passed by the Senate and the House of Representatives on December 9, 2009 and December 8, 2009, respectively.

(Sgd.) **MARILYN B. BARUA-YAP**
Secretary General
House of Representatives

(Sgd.) **EMMA LIRIO-REYES**
Secretary of Senate

Approved: FEB 12, 2010

(Sgd.) **GLORIA MACAPAGAL-ARROYO**
President of the Philippines

仮 訳

2010年2月12日に大統領により署名された
コースト・ガード法
(Republic Act No. 9993)

※ コースト・ガード法のポイント

- 1) これまで明確でなかったフィリピン・コースト・ガード (PCG) の位置付けが、本法制定により運輸通信省 (DOTC) 傘下の組織と明示されたこと。
- 2) 所掌業務が広範に規定されていること。本法では、これまで実態的に海事産業庁 (MARINA) が行ってきた船舶検査業務もコースト・ガードの業務と読むことができる。しかしながら、本報告書を作成した 2010 年末現在、従前通り海事産業庁がその業務を行っている。これは、法の運用細則が未だ規定されていないためであり、今後の業務所掌に注目する必要がある。

フィリピン共和国
フィリピン国会
マニラ首都圏

第 14 期国会
第三期通常国会

2009 年 7 月 27 日、月曜日、首都圏マニラに於いて開始、開催。

共和国法 第 9993 号

この法律は、フィリピン沿岸警備隊を運輸通信省管轄の武装、制服着用のサービス活動として設立し、それによって共和国法第 5173 号を廃止、改正し、且つその他の目的のためのものである。

フィリピン上院下院の議会招集によって制定：

第 1 条 法律名 — 本法律は、「2009 年度版フィリピン沿岸警備隊法」と称す。

第 2 条 設立 — フィリピン沿岸警備隊は、以下 PCG とし、運輸通信省 (DOTC) 管轄の国軍及び武装組織として設立された。但し、戦争の際には、国会で宣言された通り、PCG、又はその一部が国防省管轄となる。

第 3 条 権限と機能 — PCG は、以下の権限と機能を持つ。

- (a) フィリピン海事裁判権内の海上における海洋資源の安全性を促進し、外国船舶監督業務導入を行うため、関連するあらゆる国際海上協定、条約、法律文書や国内法令に従って規定を執行すること。
- (b) 安全基準、規則、規定順守を確保し且つ強化するために出港前の検査を含め（それに制限されるものではない）全ての商船について検査を行うこと。
- (c) 安全基準、規則、規定を順守していない船舶は、拘束又は出港を停止させる。
- (d) 商業船舶に関する緊急準備評価を実施すること。
- (e) 全ての海洋関連活動において、海洋資源保護振興のための規則・規定の発行及執行は、運輸通信長官の承認を必要とする。

- (f) フィリピン海事裁判権内における航海、船舶交通システム、海上通信、及び搜索救助施設の調整、開発、設定、維持、且つ援助活動を行うこと。
- (g) 海洋環境に危険を引き起こす原因となりうる海上交通路上又は近接における航海に危険な水中及び浮遊物、且つ不法入国船、密漁、を除去、破壊、又は港湾に引き下げること。
- (h) 救難船許可書発行、全海上救難活動監督、及び支配する規則規定の指示且つ強化をする。
- (i) 窮地にある人や船舶に対する救援活動を行い、フィリピン裁判権内における海上事故の際は、適用する国際協定に従って公海を含み、搜索救助を実施する。本職務を履行する上で PCG は、他の政府機関や商船の支援、協力を求めることができる。
- (j) 死亡、大惨事、及び所有物の破損を伴う全ての海難原因調査を行うこと。
- (l) 漁業、入国管理、関税、通関、林業、銃器、爆発物、人身売買、危険薬物、管理化学品、越境犯罪、の関する法律の執行、その他フィリピン海事裁判権内で適用する法律の執行を支援すること。
- (m) 本職務履行の際、あらゆるタイプの商船、水上船に乗り込み調査を行うこと。
- (n) 海上原因やフィリピン海事裁判権内の汚染から海洋環境、資源を保護するために、法の執行、規則規定の公布、管理を行うこと。
- (o) 船舶に起因する汚染に対し、油流出対策、抑制回復能力を開拓すること。
- (p) 本職務を履行する上で、他の政府機関への支援依頼、要請が、能力及び整合的な範囲内であれば許可すること。
- (q) 義務付けられた職務遂行の際、PCG を支援する目的で PCG 補助部隊 (PCGA) の編成、訓練、監督を行うこと。且つ、
- (r) 本法の目的を達成する上で必要と思われるその他の機能を行使すること。

第4条 ジェンダー・センシティブプログラム — ジェンダーに関する問題は、あらゆる計画活動、優先順位設定、資金割当、及び PCG の活動確認において取り組まなければならない。さらに、当該計画やプログラム導入の際にジェンダーセンシティブの視点も盛り込むこととする。

ジェンダー・センシティブティは、あらゆる国内政策、戦略、予算、プロジェクト、構造と機構、及び、採用、昇進、任命、研修の機会、手当や給付金（を含むがそれに制限されない）にも用いることとする。ジェンダーの視点はあらゆる研修プログラム、特に海洋捜索救助活動にも同様に統合することとする。

第 5 条 沿岸警備隊長官 — PCG は沿岸警備隊大将の職位を持つ長官が陣頭指揮を執ることとする。但し、沿岸警備隊の海軍士官の中から大統領が任命する。海上長官の階級章を付け、PCG の方面部隊指揮官として従事した者でなければならない。長官の任期は、最長 3 年とする。長官が定年退職前に 3 年間任務についてた場合は、引退と見なして、沿岸警備隊士官の定年退職者としてのあらゆる福祉手当を受取る資格を与えられる。

第 6 条 組織 — フィリピン沿岸警備隊は、以下の士官、職員の区分から構成される：

- (a) PCG 士官；
- (b) PCG 下士官；
- (c) PCG 非制服着用職員；
- (d) 見習少将；及び
- (e) 士官候補生と女性士官候補生

第 7 条 士官階級別配分 — 士官階級別配分、又は PCG は、以下の通りとする：海軍士官階級 2%、沿岸警備隊大佐 6%、沿岸警備隊中佐 12%、沿岸警備隊少佐 8%、沿岸警備隊大尉 20%、沿岸警備隊中尉及び少尉 42%。但し、当該配分は、7 人の下士官に対して士官一人とする士官と下士官間の比率に基づくものである。又、最終的に一階級の実数が下位の階級で定められている人数より少ない場合とする。

第 8 条 海軍士官の配分 — 本法において認可された海軍士官の人数は、以下に規定の一覧表に従って、各海軍士官階級に割り当てるとする。

沿岸警備隊大将	1
沿岸警備隊中将	1
沿岸警備隊少将	15
沿岸警備隊准将	15
総計	22

但し、本法に規定の沿岸警備隊階級はフィリピン海軍の階級とは区別する。又、本項に定められている士官の総数は、いかなる場合も第 7 条の履行の結果生じた総数より下回ることはない、そうでない場合は第 7 条を適用することとする。

本項に定められている沿岸警備隊大将、中将、少将、准将の階級に対応する人数は、最大限度とする。但し、大将、中将の場合を除く階級の実数が、本項規定の人数より少ない場合は、其の差異を下位の階級に規定の人数の増加分として適用することとする。但し、最終的に、欠員が生じない限り、及び士官が、昇格したと見なすに必要な組織図にある職位にある場合、沿岸警備隊准尉又はそれより上位の職位への昇進はないものとする。

第9条 最長在任期間 — PCGにおける士官で、大佐、及び海軍士官の最長在任期間は、以下の規定の通りである：

階級	最長在任期間
沿岸警備隊大将	3年
沿岸警備隊中将	3年
沿岸警備隊少将	3年
沿岸警備隊准将	5年
沿岸警備隊大佐	7年

簡易離職、引退、又は次の上位職位への昇格或いは組織図にある PCG の上級職位への昇格要求に応じて職位についた場合を除く。大佐、及び海軍士官は、本項に規定の各階級における最長在任期間の満期をもって、若しくは定年退職年齢に達した場合のいずれか早い方をもって定年退職とする。但し、本法承認をもって、既に本項規定の地位にある士官は、現行法に基づき定年退職年齢に達した場合においては定年退職年齢が優先するが、そうでない場合は、適用される最長在任期間よりさらに1年の在任期間が認められる。

第10条 最長在任期間 — 以下の要職につく士官の任期は最長3年とする。但し、現行法に基づき、所轄官庁により早期に解任された場合又は定年退職の場合はその限りでない。

沿岸警備隊長官；
沿岸警備隊副長官；そして、
沿岸警備隊方面部隊指揮官。

但し、長官以外のその他の士官は、定年退職前の在任期間が一年未満の場合、前述職位への任命/指名、准将又はそれより上級職への昇進はない。

第11条 PCG 補助部隊 (PCGA) の組織 — PCG は、PCG 長官の直轄及び直接監視下における PCG A の民間ボランティア組織としての維持、監督、開発、訓練を引続き行う。PCGA は、海洋資源の安全性を促進するために PCG の支援を行う。海洋環境と資源の保護、海難捜索救助活動の実施、航路標

識の保守整備、及び市民活動、国家公務員研修プログラムへの参加、青少年育成、娯楽安全、及びその他の関連活動を含む海運コミュニティ関係を向上させるその他の活動。

第 12 条 任命 — PCG 士官、即ち初期等級の沿岸警備隊少尉の職位は、PCG 長官の推薦を受けた上で、運輸通信長官により任命される。チャプレン、歯科医、弁護士、医師及び獣医の等級の初期任命は、沿岸警備隊大尉により行われる。

PCG の士官は、生まれつきフィリピン国民で、任命時に最低 21 歳、身体的に健康で、学士号保持者、でない場合は任命されない。PCG 長官及び海軍士官の任命は運輸通信長官の推薦を受けた上で、大統領により承認される。全ての PCG の下士官の任命は PCG 長官により行われる。制服を着用しない職員の任命は、公務員法、規則規定に準拠する。

第 13 条 昇進 — PCG 士官選抜昇進委員会により提案された PCG の士官は、PCG 指揮官により推薦を受け、運輸通信長官の承認を得る。但し、PCG の海軍士官への昇進は、上級士官委員会により PCG 長官へ提案され、運輸通信長官の推薦を受けた上で大統領により承認を得る。さらに、当該士官はあらゆる資格を保持し、関連する法律、規則規定に基づき不適格をもたらすものは何もなく、特に必要要件にある学校教育、研修、及び当該職位に要する最低期間と等級を修了していることとする。

PCG 長官は、下士官 PCG 選抜昇進委員会の推薦に基づき、PCG 下士官の次の上位職への昇格を承認する。但し、特別又は賞賛されるべき昇進については、下士官 PCG 選抜昇進委員会が、目立たないが勇氣ある行為、又は、沿岸警備隊優良業績として決定し、どの PCG 下士官をも対象とする。制服を着用しない職員の昇進に関しては、公務員法、規則規定に準拠する。

第 14 条 給与及びその他の給付金 — 制服着用 of PCG 職員は、以降、新しい法律が意図され制定されるまでは承認を得た対応するフィリピン国軍の給与、等級、職位と同額の基本給、永年勤続手当、危険手当、その他の給付金や手当が支払われる。制服を着用しない PCG の職員の幹給与及び諸手当は、公務員法、規則規定に準拠するものとする。

第 15 条 現役服務 — 本法の目的として、PCG 職員の現役服務に関しては、PCG からの離職日、引退日以前に士官、下士官、見習少尉、又は PCG において軍属文官又は軍属職員として労役に服した者とする。但し、現役勤務期間は、フィリピン政府の軍属職員として労役に服した期間を含むこととする。

第 16 条 懲戒処分 — PCG 士官、下士官に対する懲戒処分の際は、国軍軍事裁判制度の適切で妥当な規定を採択することとする。制服を着用しない職員に対しては、公務員審議会が公布した適切な規則規定及びガイドラインが支配する。

第 17 条 引退 — 56 歳に達した場合、或いは、継続 30 年の永年円満勤続のどちらか遅い方により、PCG の士官、下士官は定年退職とする。但し、当該士官、下士官は 最低 20 年以上勤続の者を対象とする。制服を着用しない職員の引退は、公務員法、規則規定に準拠するものとする。

第 18 条 退職給付金 — 士官及び下士官の月額退職金は、基本給の 50%、及び、勤続 20 年以上の者は、最終職位の直上位の永年勤続手当が付加され、勤続 20 年以上の者は、20 年を超えた年から毎年 2½%、勤続 36 年以上の者は、最高 90%が加算される。制服を着用しない職員の退職給付金は、公務員法／公務員保険制度法に準拠する。

第 19 条 離職 — 士官、下士官の職員が、依願退職、或いは PCG の適性能力基準の要求に応じない者は、現行法、規則規定に従い離職するものとする。制服を着用していない職員の離職は、公務員法、規則規定に従うものとする。

第 20 条 歳入徴収 — PCG は、様々な職務遂行に関する手数料、税金、代価、及び罰金を徴収する。

第 21 条 規則及び規定 — 運輸通信長官は、本法規定の実施に当たり必要と思われる規則規定の発行、課徴金、利率、関連する懲罰の決定、確定、且つ又は時効を命じる他に PCG の機能の履行に関連する法令、布告、及び命令の規定も同様とする。

第 22 条 PCG 所有物及び灯台保留地 — PCG は、1998 年 3 月 30 日付けの大統領命令 No.475 と 1998 年 4 月 15 日付けの大統領命令 No.477 によって、譲渡された全ての所有物（とりわけ船舶、水上船、銃器、兵器、軍需品、通信電子装置、車両、建物、不動産、及び灯台保留地）に対し専ら所有権、占有、支配、及び監督を引続き行う。

第 23 条 沿岸警備隊基地及び施設の設定と拡張 — 他の適切な政府機関に従って、PCG は、義務付けられた職務履行能力を開発強化し、戦略的存在を確立すること。

第 24 条 予算 — 運輸通信長官は、運輸通信省管轄機関として PCG を設立するに補償しうる必要なガイドラインを作成し、創業資金は PCG の今年度予算として、その後は年間一般予算法として請求する。

第 25 条 暫定規定 — 本法制定以前の制服着用 PCG 職員の職位、昇進は、有効に存続することとする。

第 26 条 分離条項 — 本法の何れかの条項が憲法に違反している又は無効とされた場合でも、それにより影響されない部分については引き続き有効であるものとする。

第 27 条 廃止条項 — 本法に反する全ての法律、法令、大統領令、規則規定、その他の発布、及びその一部分、は本書に応じて廃止、改正又は修正するものとする。

第 28 条 発行 — 本法は、公報、又は一般に配布されている新聞社 2 社に公示されてから 15 日後に発効する。

承認。

(署名有) **プロスペロ C. ノグラレス**
下院議員議長

(署名有) **フアン・ポンチェ・エンリレ**
上院議員議長

本法は、上院の法案第 3389 号と下院の法案第 5151 号の併合であり、上院により 2009 年 12 月 9 日、下院により 2009 年 12 月 8 日に、最終的に可決された。

(署名有) **マリリン B. バルヤ - ヤップ**
下院議員事務局長

(署名有) **エマリリオ - レイエス**
上院議員書記長

承認 : 2010 年 2 月 12 日

(署名有) **グロリア・マカパガル・アロヨ**
フィリピン国大統領



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

フィリピンの船舶安全基準及び内航船需要に関する調査

2011年（平成23年）2月発行

発行 社団法人 日本中小型造船工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。