

IMO 第 45 回航行安全小委員会(NAV)の結果について

標記会合は、平成 11 年 9 月 20 日から 24 日まで、ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において開催された。我が国からは、運輸省関係者等 24 名が出席した。今会合における当局に関連した主な審議結果は以下のとおり。

1.小型船舶の汽笛・号鐘に関する COLEG 規則の改正(議題 4 関連)

1-1 経緯

近年、我が国においてはヨットやプレジャーボートの利用が増大し、海外からの小型船舶が多数輸入されるようになった。そのような状況の中、COLEG 規則に適合した汽笛、号鐘が小型船舶にとって大きく重たいことから、利用者から小型で軽量の設備を可能にするための規定の改正に関する要望が寄せられている。この問題を解決するため、1998 年に開催された MSC69 において、小型船舶の船舶の汽笛、号鐘に関する COLEG 規則の改正を提案し、前回の NAV44 から具体的な審議が開始された。

1-2 審議の結果

我が国は、NAV44 での主張と同様に汽笛については、十分な可聴距離を保ちつつ小型で軽量の汽笛の採用を可能とする COLEG 規則の改正案が受け入れられるよう対応を行った。

審議の結果、ワーキンググループの結論として我が国の提案は受け入れられた。しかし、本改正は 2000 年まで審議することが予定されており、本件については次回会合において最終化を図ることになった。

号鐘に関しては、我が国から 12m 以上 20m 未満の小型船についても、12m 未満の小型船と同様に号鐘の備付けを免除するよう提案を行った。その結果、基本的に我が国の提案内容は支持されたものの任意に備え付ける場合の号鐘の要件については引き続き検討を行うことが決定された。

2.SOLAS 条約第 V 章の全面改正作業の最終化(議題 5 関連)

2-1 概要

航行設備の設置基準、航海の安全に関する措置等が規定されている SOLAS 条約第 V 章の全面見直しについては、これまで、NAV38 から NAV44 まで 7 回にわたり審議されてきた。

今次改正の特徴は、航行設備の設置基準の機能要件化であるが、その他、現行強制設備の設置基準の見直し及び新規航行設備の追加等も考慮に入れ検討が行われた。

今次会合において航行設備の適用期日等に関して若干検討の余地を残したものの NAV での本改正案に関する検討は終了した。今後は MSC72(2000 年 5 月)での承認及び MSC73(2000 年 12 月予定)での採択が予定されており、新 SOLAS 条約第 V 章は 2002

年7月1日に発効する予定である。

今次会合においては、前回までに合意されていない規定について検討が行われた。主な審議結果を以下に示す。

2-2 個々の規定に関する審議結果

(1) 1 規則 適用

SOLAS 条約第 V 章は基本的に内航、外航及び船種を問わず全ての船舶に適用されるが、適用除外船については、現行 V 章と同じく軍艦のみを適用除外とする提案及び軍艦に加え軍の補助艦、政府所有の船舶も適用除外とする提案が示された。最終的に本件については結論が出なかったことから次回 MSC において最終決定されることになった。

150GT 未満の国際航行船及び 500GT 未満の非国際航行船に対しての V 章の適用については主管庁裁量とすることが合意された。

(2) 規則 定義 - 海図 -

改正案においては、新規に海図の定義が加えられている。現行 V 章においては規定されていないことから、本規則の位置づけ、定義内容についての検討が行われた。

審議の結果、最終的な合意が得られず本件については IHO(国際水路機関)が調整を図り、次回 MSC において再度検討することとなった。

(3) 17 規則 電磁適合性

船橋に配置する電子機器については今後電磁適合性に関する試験を行うことが義務付けられる。しかし、現存船に対しては、本規定の適用から除外されることとなった。また、電磁適合性に関する総会決議 A,813(19)を参照することが決定された。

(4) 18 規則 航行システム及び装置の承認及び検査

19 規則の適用を受ける設備を搭載している船舶が任意で同じ設備を搭載する場合には、その任意設備についても IMO で決定された性能基準を満たさなければならないことが決定された。

ただし、小型船等において元来搭載義務のない設備を任意で搭載する場合においては、この規定を適用しないことが確認された。

(5) 19 規則 航行システム及び設備

本規則中には個々の航行設備の設置義務づけについて規定しているが、本規則は原則的に新造船に適用し、GPS 及び AIS については現存船への適用も含めて検討が行われた。その結果、GPS については全船舶を対象として(但し、(1)に示す「適用」を考慮する。)改正 V 章発効後の最初の検査までに設置すること。AIS の現存船への搭載については、長期の段階的な導入期間を設けることが合意された(詳細は後述)。

() 新 V 章案において設置義務付けられる新規設備

現行 V 章規則と比較して、新 V 章案において新たに設置義務付けられる設備を以下に示す。

- ・磁気コンパスの真方向への変換手段

- ・電子海図を用いる場合のバックアップ装置
- ・電子航法装置(GPS 等)
- ・レーダーリフレクター(主管庁判断)
- ・音響受信システム
- ・船速距離計(縦横方向対地速力表示を含む。)
- ・TMHD(Transmitting Magnetic Heading Device)
- ・AIS(自動船舶識別装置)
- ・EPA(電子プロットング装置)
- ・ATA(自動物標追跡装置)
- ・方位測定能力の2重化
- ・予備ATA(第2レーダ用)
- ・トラックコントロールシステム
- ・VDR(20規則)

(ii) 適用が拡大される航行設備

新V章案において、現行V章規則と比較して適用が拡大される航行設備を以下に示す(主管庁判断である150GT未満の適用拡大を除く。)

- ・昼間信号灯
- ・音響測深機
- ・9GHzレーダー
- ・第2レーダー
- ・船速距離計(対水速力表示を含む。)
- ・旋回角速度計

() AIS

1)搭載が義務付けられる船舶と適用期日

対象船舶は、全ての旅客船及び総トン数300トン以上の貨物船(但し、500トン以下の非国際航海貨物船は除く。また、150GT未満の国際航行船及び500GT未満の非国際航行船の適用については主管庁裁量とする。)であり、2002年7月1日以降建造される新船に対して搭載する。現存船については、船種、船の大きさを考慮し2003年から2008年まで段階的導入を行う。但し、導入時期について慎重に決定する必要性があるとの観点から最終的な決定はMSCに委ねられることとなった。

参考

AIS(Automatic Identification System)

船舶の船名・主要目・位置・針路及び速力等の情報を陸岸局及び他船へ自動的に送信すると同時に、他船からの情報も受信し、ECDIS.PC等にそれらの情報を表示することにより船舶の衝突や座礁の回避に役立てるためのシステム。

2) AIS の運用要件

AIS の送信・受信情報等の仕様に関する性能基準については、MSC69(1998 年)において採択されているが、船橋機器における表示方法・操作方法、AIS 情報の機密保持等に関する事柄は、IMO において検討されていない状況にある。また、AIS の導入に伴う AIS 情報の船橋での利用に関連し、COLEG 規則の改正も行う必要性がある。

このことから、次回会合において AIS 情報の機密保持、COLEG 規則の改正等に関する AIS の運用要件について検討が行われることとなった。

(6) 20 規則 VDR

適用は、全ての船舶について国際航海船に限定され、Ro-Ro 船を含む旅客船については現存船も含め早期に導入を図ることが合意された。議論の分かれた旅客船以外の船舶については総トン数 3000 トン以上の船舶に対して新船、現存船とも 2009 年までに段階的に適用する暫定案が MSC に報告されることとなった。

参考

VDR(Voyage Data Recorder)

1994 年に起きた Ro-Ro フェリー「エストニア」号の事故を契機に、海難事故の原因を究明するために航海中の日時、船舶の位置、針路、速力及び船橋での会話等を記録する設備

(7) 28 規則 航海活動の記録

国際航海の船舶は、航海活動の記録を保持することが決定された。航海活動記録に関するガイドラインについては、新 V 章発効までに検討を行うことが合意された。

(8) その他

新 V 章が発効した場合に搭載すべき航行設備の規定が機能要件化されることから、どのような機器が実際に搭載されているのかを明確化するため、我が国から GMDSS/CONF.2 決議 2 の「設備の記録」を改正するための提案を行った。本件は次回 MSC において改めて審議されることになった。

3 . 船橋機器と配置に関する人間工学的基準(議題 6 関連)

船橋機器と配置に関する人間工学的基準案は、非強制のガイドラインと位置づけることが合意された、基準案の個々の規定内容については、再度次回会合にて検討を行うことが合意された。

4 . 航行援助及び関連事項(議題 7 関連)

4-1 性能基準に関する検討

高速船用夜間暗視装置、昼間信号灯の性能基準案及び船速距離計の性能基準の改正案が検討された。若干の規定の修正を行った上、それぞれの性能基準案は本委員会において合意された。性能基準の発効日は、2002年7月1日に決定された。

船載無線航行受信機の性能基準(決議 A.819(19)(船載 GPS 受信機の性能基準)、決議 MSC53(66)(船載 GLONASS 受信機の性能基準)、決議 MSC64(67)Annex.2(船載 DGPS 及び DGLONASS 海上無線ビーコン受信機の性能基準)の改正案についても検討を行ったが、次回 NAV46 において引き続き検討されることとなった。

4-2 その他

AIS 等に方位を供給するために MSC70 において TMHD の性能基準が採択された。

本機器は全ての旅客船と 300GT 以上の貨物船に対して義務付けられる予定である。

しかし、TMHD は磁気による方位を出力することから誤差が含まれ、AIS 等の情報の信頼性が低下する、このことから、本議題において TMHD の問題点について検討が行われる予定であった。

特に各国からの本件についてのコメントはなかったことから、我が国より審議は継続するよう提案し、了承された。本件は、次回 NAV46 の作業計画として含まれ、検討が開始されることとなった。

5. 作業計画(議題 11 関連)

次回会合においては、AIS 情報の機密保持、COLEG 規則の改正等に関する AIS の運用要件について検討が行われることとなった。また、TMHD、船橋監視アラームに関する性能基準について検討を行う事が決定された。

6. その他の議題(議題 13 関連)

- HSC コード 13 章(航行設備)の検討 -

HSC コード 13 章案については、新 SOLAS 第 V 章関連規定の決定を待ち、その結果を踏まえ次回 NAV46 で詳細な審議を行うことが合意された。NAV46 での結果は、新 HSC コードの採択を行う MSC73(2000 年 12 月予定)に直接報告される事が合意された。