

## 国際海事機関(IMO)第17回無線通信及び搜索救助小委員会の結果について

### 概要

- ・ GMDSS近代化の検討における基本原則、新技術、適用船舶拡大等について審議。審議の結果、これらの報告・提案を踏まえて今後の検討を進めることを確認。
- ・ 将来の極海域航行の拡大に対応するため、無線・搜索救助のために船舶に求められる技術・装置等について整理（極海コード関連）。

1月21日から25日まで、英国ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において、第17回無線通信及び搜索救助小委員会(COMSAR17)が開催されました。

我が国からは国土交通省、総務省、水産庁、海上保安庁、在英国日本国大使館、(独)海上技術安全研究所その他関係海事機関・団体からなる代表団が出席し、我が国意見の反映に努めました。今次会合における審議結果の概要は以下のとおりです。

### 1. GMDSSの近代化に向けての検討

#### (1) 背景

25年以上前の技術を前提に構築され、これまで大きな見直しがなされていなかったGMDSS (Global Maritime Distress and Safety System: 全世界的な海上遭難・安全システム)について、システム全体の維持・向上を目的とする見直しに関する検討を開始することが、2009年の第86回海上安全委員会(MSC86)において承認されました。

これを受け、2010年のCOMSAR14から検討を開始しており、前回COMSAR16において、現行のGMDSSの見直しに関する検討事項やスケジュール等からなるGMDSS見直し作業計画((参考)を参照)を取りまとめるとともにMSCに報告することに合意し、同報告が昨年MSC90において承認されました。

今次会合では、本作業計画に基づく総論・方向性に関する検討事項について、コレスポンスグループ<sup>1</sup>(CG)、IMOと国際電気通信連合(ITU)の合同専門家会合による検討結果が報告されていました。

#### (2) 今次会合の審議結果

今次会合では、専門家会合等での検討結果として、新たなGMDSSでの採用の可能性がある新技術の候補として船舶自動識別装置(AIS)を用いた衛星位置追跡やデータ通信などの12の技術が考えられることなどが報告されました。また、米国から、今後の検討の方向性として、非常時のみに使用する機器ではなく普段から使われている機器をGMDSSに採用していきべきことや、操作の容易なものとするべきことなど、検討にあたっての9つの基本原則の提案がありました。

<sup>1</sup>電子メールにて議論を行う通信部会

審議の結果、GMDSS見直し計画に従い、これらの報告・提案を踏まえて今後の検討を進めることが確認されました。

今後は、GMDSS見直し計画に基づき、引き続きCGやIMO/ITUの合同専門家会合を通じた検討を行い次回COMSAR18で検討結果が集約される予定となっております。

我が国からも引き続きこれらの検討に参加していく予定としています。

※ (参考) GMDSS見直し作業計画の概要

○見直し期間 (2013-2017年)

- 総論・方向性の検討 (2012-14年:COMSAR18まで)

船上無線通信の機能要件、新技術、対象船舶、海域設定 等に関する検討

- 各論の検討 (2014-2015年:COMSAR19まで)

GMDSSの無線設備に求められる機能、新たに必要となる機器や機能、新しい操作が増えることによる船員の訓練 等に関する検討

- 近代化計画の策定 (2015-2017年:COMSAR21まで)

○近代化計画の実施期間 (2017年-)

- 所要の条約改正、性能基準の作成・改正 等

## 2. 極海コードの検討

### (1) 背景

極海域は環境が脆弱であることや海洋汚染・海難への対応が困難であることなどから、極海域を航行する船舶を対象とした追加的強制要件に関するコード(極海コード)に関する検討を開始することが、2009年の第86回海上安全委員会(MSC86)において承認されました。

同検討の主体は設計設備小委員会(DE)が担うこととなり、2010年の第53回会合(DE53)から議論を開始しています。これまでの審議において、海上人命安全条約(SOLAS条約)の適用対象船舶を対象とした極海コードの案がDEにおいて作成されるとともに、DEからCOMSARに対して、無線通信・搜索救助に関連する規則について、検討要請がなされています。

### (2) 今次会合の審議結果

上記のDEの要請に基づき、現在の極海コードの案のうち無線機器・搜索救助に関連する規則として、生存者発見(ロケーティング)機能や無線設備等について審議を行いました。

ロケーティング機能については、極海域を航行する場合であっても多様な運航形態が考えられ一律の搭載要件や性能要件を定めることは困難であることから、船舶運航者が船舶の航行環境(気温や搜索救助に要する日数)に応じた設備を搭載すべきとの意見がまとめられました。どのような設備を搭載することで要件を満たしうるかについては各国で意見が分かれたため、非常用位置指示無線標識装置(EPIRB)やレーダートランスポンダ(Radar-SART)、AISトランスポンダ(AIS-SART)などの設備の種類ごとに技術的な特徴を記載した一覧を作成しました。

無線設備については、HF無線機やインマルサットと異なり極海域でも安定して使用可能と考えられる設備としてイリジウムネクストなどを列挙した一覧が作成されました。

今次会合の検討結果はDEに報告され、審議される予定となっています。

以上