

## IMO 第 43 回航行安全小委員会 (NAV) の結果について

1. 標記会合は、本年 7 月 14 日から 18 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、運輸省関係者他 22 名が出席した。今次会合における主な審議結果は以下の通り。

### 2. SOLAS 条約第 章の全面改正

今次会合では、SOLAS 条約第 章の全面的見直しについて審議される予定であったが、審議時間の制約から、航海の安全に関する措置から審議が行なわれた。航行設備に関する規則については、一部審議されたものの、ほとんどが次回 NAV44(1998 年 7 月)に審議が持ち越されることとなった。

本改正は、2001 年 1 月 1 日に発効する予定であったが、航行設備に関する規則等について、次回 NAV44 で引き続き検討することとなったことから、発効時期も遅らせざるを得ないこととなった。

その際、IMO での条約改正は、基本的に 4 年毎を目標としており、新 章等の条約改正の発効が 1998 年に集中していることから、本改正の発効は、4 年後の 2002 年を目標とすることとなった。

なお、2002 年 1 月 1 日の発効を目標とした場合、遅くとも MSC71(2000 年 6 月)で採択すればよいことから、NAV45(1999 年 7 月)までの審議継続も予想される。

#### (1) 機能要件化

今次改正で導入されることとなっている設置基準の「機能要件化(Functional Requirement)」について審議された。ギリシャより、設置基準は PSC 実施上不明確な部分をなくし、完全に明確な規定とすべき旨指摘された。また、米より、機器を例示した上で機能要件を書く規定 (船舶は、デッキ、ロラン、GPS、GLONASS 又は自動的かつ連続的に測位するその他の手段を持つこと。) が提案された。パナマ、加、香港等の支持を得た米提案を踏まえ、第 20 規則を修正したドラフトが作成された。

また、我が国より、機能要件に伴い各船舶がどの機器を搭載しているかを明確にするために航行設備を記録する必要性を指摘した。

上記両案件とも、次回 NAV44 で引き続き検討されることとなった。

#### (2) 航行設備等

現行設備の設置基準の見直し

本件については、次回 NAV44 に審議が持ち越されることとなった。

### 自動船舶識別システム（AIS：Automatic ship Identification System）

AIS は、船舶の船名、位置、速力及び針路等の情報を、陸岸局及び多船へ自動的に送信し、受信した情報を輻輳海域での海上交通管制又は他の船舶との衝突回避に役立てるためのシステムである。

今次会合では、性能基準案についてのみ審議がされほぼ最終化された。適用船舶については、他の航行設備の設置基準と合わせて、次回 NAV44 で審議されることとなった。

AIS の方式について、英・米・仏等が 2S 方式（既存の VHF-DSC 設備を用い、船から陸へ簡易情報を送信する方式）と独・スウェーデン等が推奨する放送方式（船から陸だけでなく、船から船へも詳細情報を送信する方式）とが対立していたが、結局、機能要件化された基準案とすることとなり、当該機能を満たしさえすれば方式は問わないこととなった。

なお、我が国より、船対船用の AIS の目的である船舶の衝突防止に対して、積荷情報は重要ではないので、権限のある当局の要求があった場合にのみ送信を限定する旨主張したところこれが受け入れられた。

本性能基準は、MSC69 で最終化され採択されることとなった。

### 航海データ記録装置（VDR：Voyage Data Recorder）

VDR は、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船舶の針路、速力及び船橋での会話等を記録する設備として、欧米を中心とした国々により提案された設備である。

今次会合では、本装置の適用船舶及び性能基準についての審議が行なわれた。

VDR の適用船舶について、我が国より、本装置が上記事故を契機として提案されたものであることから、第一段階として、国際航海に従事する Ro-Ro 旅客船から適用すべき旨主張したところ、ギリシャ、中国、香港、ブラジル、韓国等の支持を得た。これに対し、米より、改正案の通り国際航海に従事する 3000 総トン以上の船舶とすべき旨主張され、ノルウェー、伊、蘭、独がこれを支持した。露より、VDR が高価であることから大型船に適用すべき旨主張され、メキシコ、パナマがこれを支持した。

その結果、搭載基準については、各国の意見を併記した案文が作成され、今後の会合で引き続き審議されることとなった。

また、ギリシャ及び伊より、現存船への適用については困難である旨発言があった。我が国より、現存船に適用する場合は、“発効日以降の最初の定期的検査までに設置する”よう規定することが必要である旨発言したところ記録され、引き続き次回 NAV44 で検討されることとなった。

MSC68 で基本的に承認された記録媒体の回収方法に関する性能基準案については、我が国より、現行規定で明確化されていない耐火機能、耐水機能、自動浮

揚機能に関する要件を明確化すべき旨主張したところ、自動浮揚機能については、自動浮揚機能を定めた総会決議（A.662(16)）を参照し、耐火および耐水機能については、IEC が作成する技術試験基準を参照することとなった。その他、音声記録等について一部修正が加えられた上承認された。本性能基準案は、第 20 回総会で決議案として採択されることとなっている。

#### 水先人用移乗設備（新 29 規則）

独より、現行第 29 規則が他の規則と比較して詳細でアンバランスであり、現行規則で脚注引用している総会決議と現行規則の一部を合わせて、新しい総会決議とし、強制要件として引用する旨の提案があった。これに対して、米より、現行規則を総会決議にすることにより強制要件が勧告に格下げになるので、安全性を低下させる危険性が指摘され、IMPA も総会決議にすることに懸念を示し、ギリシャ、メキシコがこれを支持した。我が国も現提案における脚注の引用方法では、総会決議は改正手続き等の点で現行の規定により不明確な位置づけであることを指摘した。結局 章の他の規則とのバランスの上で、同規則は詳細ではあるが、現段階では、そのまま残すことになった。

#### 船橋システム、安全航行に必要な機能（新 15 規則）

船橋システム等に関する新 15 規則については、A 案、B 案があり、B 案を支持する蘭・英に対し、我が国は、B 案の規定は曖昧であり、条約の実施上問題があるため、A 案を採用する旨提案した。妥協案として、A、B 案を一体化したドラフトが作成された。しかし、バハマ、ギリシャ等より本規則が強制要件にはなじまないとの意見を出し、蘭・米・加がドラフトを支持したことから、結局、一体化した第 15 規則自体を〔 〕に入れ、次回 NAV44 で再審議することとなった。

### （ 3 ）適用

第 章の適用船舶について、蘭より、従来通り軍艦を除く全ての船舶に適用するべきとするよう提案されたのに対し、米より、軍艦の他に政府所有の非商戦船舶も除外すべき旨提案され、メキシコが米を支持した。我が国より、 章以外の章も軍艦を除く船舶に適用されていること、航行安全の観点から広く全船舶に要件を課していることから、現行の適用を改正するべきではない旨指摘した。その結果、本件については、両論を併記した改正案のまま、MSC69 で審議されることとなった。