

IMO 第 44 回航行安全小委員会 (NAV) の結果について

1. 会議概要

標記会合は、平成 10 年 7 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 23 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. 航路、船舶通報及び関連事項 (議題 3)

米国からセミ鯨を保護するための米東海岸の強制通報制度についての提案があった。

我が国より、米国提案は特定の海洋生物の保護のために船舶通報制度を利用しようとしている点で、条約本来の主旨から外れるものであり適当でなく、これを認めることは条約の乱用に繋がることになり受け入れられない旨発言した。米国より、当該システムにおいては、情報交換が目的であり、進路変更等を強制するものではなく、船長判断に委ねるものであること、また、今回の提案はセミ鯨の特異な生態等に起因するものであり、他の海洋生物への拡大は、より厳格で高いハードルを設けているので、まず起こり得ないとの考えが表明された。

長時間にわたる議論の末、票決を行い、その結果、提出されていた米国東方沿岸船舶通報制度提案は、修正を加えた上で MSC に提出されることとなった。

3. 小型船舶の汽笛・号鐘に関する COLREG 条約の改正 (議題 4)

COLREG 規則に適合した汽笛・号鐘が小型船舶にとって大きくかつ重いことから、小型軽量設備を望む不満が多くの利用者から寄せられている。この問題については国内の検討委員会を設けて平成 7 年から検討してきた結果を踏まえ、5 月に開催された MSC69 において、小型船舶の汽笛・号鐘に関し COLREG 条約を改正するための検討を開始することを提案し、今次会合から議論されることとなった。

COLREG 規則に適合した汽笛が 20m 未満の小型船舶にとって大きすぎ設置場所に困ること、重量が大きいことなどの問題点が指摘されているため、我が国としては十分な可聴距離を保ちつつ小型軽量の汽笛の採用を可能とする COLREG 規則の改正案の提案を行った。

また、号鐘については、視界制限状態において利用されるものであるが、実際にはこのような状況で利用されることがほとんどない。したがって、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、号鐘の備付を免除するよう COLREG 条約を改正することを提案した。

我が国の提案に対して反対する国はなく、原則的に支持された。本会合では、詳細な検討を行なうに十分な時間が得られなかったため、次回会合にてさらに検討が行なわれる予定である。

4 . SOLAS 条約第 章の全面改正（議題 5）

今次会合では、SOLAS 条約第 章の全面的な見直しについて最終化を行なうための審議がなされた。

しかしながら、合意にいたらなかった案件、及び時間の制約から検討できなかった案件については、次回 NAV45 に審議が持ち越されることとなった。条約の発効に関しては、従来からの方針通り 2002 年を目標とすることが確認された。

(1) 全般

前回 NAV43 に引き続き、航行設備の機能要件化、およびその適用船舶について審議された。我が国からは新 SOLAS 章の基準が現行の SOLAS 章と同程度の基準となるように主張を行ったが大勢は現行よりも厳しい改正案の規定をそのまま支持した。

(2) 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他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、AIS の搭載要件について審議された。我が国においては、AIS のような有効性が広く一般に認識されていない全く新規の設備の搭載を義務付けることについては、設備がある程度市場に普及し、有効性が広く一般に認識された段階で、導入を検討していくべきである。また、AIS を効果的に利用するための陸上設備の整備、運用が明らかになっていない現時点において、広範囲の船舶に AIS 設備の搭載を義務付けることは時期尚早であるとの主張を行なった。

しかし、我が国の主張を支持したのは 1ヶ国のみであったことから、導入を行なうのであれば国際航海に従事する船舶に限定するようさらに主張を行なった。この主張に対しても、船舶対船舶の衝突防止の観点から内航船にも適用すべきとする意見が出され、大勢は内航、外航に関わらず、多くの船舶に対して AIS を導入すべきであるとの主張を支持した。

(3) 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、搭載要件についての審議が行なわれた。我が国としては、VDR が当該装置を設置した船舶の安全性を直接向上させるものではなく、当該装置を設置した船舶が事故に遭遇した後、他の船舶の安全性に寄与する 2 次的な装置であると認識し、広範囲の船舶へ設置することは過大であると考えている。

このことから、適用船舶についてはエストニアの事故を契機に提案されたこともあり、人命に大きな影響を及ぼす国際 ro-ro 旅客船に限定すべきであると主張を行なった。

英からは VDR を全ての客船、3000GT 以上の船舶に対して段階的に導入すべきとの意

見が出された。日本意見を支持した国は10ヶ国、英を支持したのは15ヶ国であり、合意に至らず、本件は次回 NAV45 でさらに検討することとなった。

(4) その他

規則 15 船橋デザイン、航行システム及び装置の配置、船橋手続きに関する原則

我が国より、本原則は曖昧で実施が困難であるため、削除を主張したが、支持が得られなかった。一方、米が提案していた新たな案文を英等が支持し、同時に IACS 等が規定を明確化すべき意見を述べたため、ワーキンググループ(WG)において、米案を基に規則を明確化する作業が行なわれた。

規則 18 (18.1) 電磁気適合性

我が国より、全ての機器の電磁気適合性をテストすることは現実的でないため、本規定の削除を主張した。これに対し、全ての機器が航行安全設備に影響を与えないことをテストすることが必要であるとする英、米等の意見により、我が国の提案は受け入れられなかった。更に、規則の明確化、性能要件を非強制なものとして引用する旨のコメントが出されたため、これを踏まえて、WG で再検討された。

規則 19 航行設備等の承認及び検査

1) 19.4 品質管理システム

本規定案は、航行システム及び装置を作成する製造者が国際基準に適合する品質管理システム(ISO9000)を取得することを要求している。我が国は、FTP コード 5.2.2 と同様の規定を設け、最終製品を確認する手続きを品質管理と同様に認めるべきであるとの主張を行なった。その結果、他国の支持もあり本規定は FTP コードの規定をそのまま踏襲することとなった。

2) 19.7 及び 19.8 搭載義務のない装置に対する性能基準

搭載義務のない装置に対しても IMO で承認された性能基準を満たさなければならない本規定に対してわが国は削除を求めた。19.7(規則で義務付けられた機器以外で性能基準が採択された機器を搭載する場合の規定)の削除について、独は事故分析の結果、規定数を超えるレーダを持つ場合でも性能要件を要求すべきであるとの見解を示し、削除に反対した。独の意見を多くの国が支持したため、19.7 は削除されなかった。一方、19.8(規則で義務付けられた機器以外で性能基準が存在しない機器を搭載する場合の規定)の削除については、削除に賛成 21ヶ国、反対 14ヶ国により削除された。

規則 20 (20.1.2) 磁気コンパス

定期的に資格ある者が磁気コンパスの自差修正を行なうことを要求する CIRM 提案については、多くの国が毎年の調整、2度以内の残存偏差の確保が過大であることから受け入れられない旨を主張した。審議の結果、CIRM 提案は棄却された。