

IMO 第 3 回無線・通信及び搜索・救助小委員会(COMSAR3)の結果について

1. はじめに

標記会合は、平成 10 年 2 月 23 日から 27 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、運輸省及び郵政省関係者等 17 名からなる代表団が出席した。

2. 審議結果

標記会合は、無線設備の搭載・性能基準及び 1979 年の海上における搜索・救助に関する国際条約(SAR 条約)に関する検討を行なっている。今次会合での審議結果は以下の通り。

(1) 全世界的海上搜索安全制度(GMDSS)関連

明年 2 月 1 日の GMDSS 完全移行を控え、誤発射対策、GMDSS に関する規則の明確化及び非条約船に対する GMDSS の実施等について審議された。

(イ) GMDSS への完全移行スケジュール

GMDSS に誤警報が多いことを理由に、旧機器の使用延長を求めた ICFTU 提案は、どの国からも支持が得られず、受け入れられなかった。

(ロ) VHF16ch の聴取継続

SOLAS 条約第 12 章第 12 規則パラ 3 は、船舶に対し、「1999 年 2 月 1 日又は海上安全委員会が決定するその他の日まで、VHF16ch で無休聴取すること」を義務付けている。一方、同章第 12 規則パラ 4 は、同様な規定で 2182 kHz で無休聴取することを義務付けている。

COMSAR1 において、GMDSS 完全移行前に上記のようなあいまい規定を払拭する観点から、「海上安全委員会の決定する日」をそれぞれについて定めることとなった。

前回会合において、2182kHz の聴取義務は、一部船舶に対し 2182kHz で運用する聴取設備の設置義務が 1999 年 2 月 1 日以降なくなることから、同日までとすることが決定された。しかしながら、VHF16ch の聴取期限については、各国の意見がまとまらず、COMSAR3 で再検討することとなった。

今次会合においては、仏、伊等が 2002 年を主張したものの、大多数の国が 2005 年までの聴取継続を主張したことから、2005 年とすることで合意された。

(ハ) 誤警報対策

上記(イ)に関連し、誤警報対策を充実するため、加盟国にボタンの保護等の取り付けを推進する MSC サーキュラーが作成されることとなった。同 MSC サーキュラー案に関連し、我が国より、同サーキュラーがハード上の対策を中心としており、誤操作防止のオペレーション上の対策も併記すべき旨主張したところ、これが受け入れられ、COMSAR サーキュラー(下記参照)の周知を促す規定

が追加されることとなった。

誤中継防止のための操作手順に関するフローチャート(内容は下記参照。)に関連し、我が国提案及びオーストラリア提案が審議された結果、両国が共同で修正案を作成することとなった。本修正案は、国際電気通信連合 (ITU-R) の作業部会 (WP8B) で検討された後に、COMSAR サーキュラーとして回章されることとなった。

2182 kHz の 5 分間聴取(搜索・救助機関と遭難船の通信を確認)

受信情報 (ID,位置) の確認

RCC からの受信証の確認

(二) 衛星利用の一般無線通信

SOLAS /9.3 は、A2 水域までを航行する船舶に対し、MF/HF 無線設備又はインマルサット無線設備の設置を義務付けている。

スウェーデンより、多くの国が自国沿岸の VHF/MF 無線設備の閉鎖を宣言しており、A2 水域で有効に使用できる一般通信がインマルサットのみとなってしまうことから、GMDSS に何らかの一般通信のための手段を組み込む必要があることを提案しており、そのような一般通信用の無線設備としては、セルラー電話又は衛星利用セルラー電話の可能性を示唆していた。

審議の結果、小委員会は、そのようなセルラー電話が、GMDSS 一般無線通信の同等物として取り扱うことが出来るという見解を示した。しかしながら、船舶に搭載するからにはそのようなセルラー電話も最低限の基準に適合する必要があることから、一般無線通信の基準を開発するための作業計画が加えられることとなった。

(ホ) 遭難ボタンの誤発射防止規定に対する解釈

1995 年の IMO 第 18 回総会 (A18) において、遭難ボタンの誤発射防止のために、GMDSS 各種設備の性能基準の改正決議が採択された。

COMSAR 小委員会において、同改正規定中の「不慮の操作から保護されていること」という規定の解釈があいまいであるとして、その解釈を一意に定めることとなった。

今次会合で審議された結果、ヒンジ式のカバーのほかに、遭難ボタンを 3 秒以上押し続けることが必要であることとなった。本解釈は、1999 年 2 月 1 日以降に設置される設備から適用されることとなった。

(2) 救命いかだ用低出力無線追尾装置

1995 年に採択された SOLAS 条約締約政府会議 6 は、9GHz レーダートランスポンダー (SART) を補完し、搜索・救助用航空機からいかだを発見するための設備の性能基準を開発することを勧告している。これを受け、COMSAR1 において、ノルウェーより、121.5MHz の誘導信号発信器の性能基準の作成の必要性が提案され、

検討を行なうこととなった。

前回会合（COMSAR2）において、121.5MHz 帯の使用について、
近接して同時発信すると相互に干渉し合う。

121.5MHz を使用する COSPAS-SARSAT システムに電波障害を与える可能性
がある。

ことから、今次会合で再検討することとなっていた。

今次会合では、冒頭、議長より、本設備を RoRo 旅客船に限らず全船に搭載すべき
とのノルウェー案を受け、本議題においては、RoRo 旅客船への搭載を前提に審議し
ていることが明確にされた。

その上で、121.5MHz の採用を主張するノルウェーと 121.5MHz を複数のいかに
から同時に発信した場合に生じる上記 の問題点を指摘する英の提案がそれぞれに
紹介された。

我が国をはじめとして多くの国が、英の指摘する混信等の問題点を支持した。更
に、米より、121.5MHz のかかえる問題点は認識するものの同周波数を使用する方
式についても引き続き検討を続けるべき発言があった。

上記 を理由に 121.5MHz 帯の使用に反対する英、日等と 121.5MHz の誘導信号
発信器の有効性を主張するノルウェー等が対立したが、審議の結果、121.5MHz を
使用する方式を現時点では採用すべきではないことに合意した。

本件については、次回 COMSAR4 以降でも引き続き検討することとなった。

（3）ヘリコプター着船基準の緩和

SOLAS /28 の 1995 年改正により、RoRo 旅客船を含む非 RoRo 旅客船は、段階
的にヘリコプターの着船エリアを設けなければならないこととなった。同改正は昨
年 7 月 1 日に発効し、同日以降建造された RoRo 旅客船には既に適用されているも
の、非 RoRo 旅客船への適用は、1999 年 7 月 1 日以降に建造された船舶からとな
っている。

今次会合では、本規定に関し ICCL より、非 RoRo 旅客船への適用が過剰であると
して適用免除を求める提案文書が出されていた。ICCL 及びノルウェーは、FSA 等
の評価を根拠に上記設備が不要であることを主張した。WG の審議では、病人の救
助等の観点から適用を免除するべきではない等の反対意見が大勢を占めた。

審議の結果、今次 COMSAR においては、改正提案の審議は行なわれないこととな
った。