

## IMO 第 53 回航行安全小委員会 審議結果概要

7 月 23 日より 27 日までの間、ロンドンの Royal Horticultural Halls and Conference Centre において第 53 回航行安全小委員会 (NAV 53) が開催され、我が国から、国土交通省、水産庁、東京海洋大学、(独) 海上技術安全研究所、その他海事関係機関・団体から構成される代表団が参加した。同小委員会には、我が国を含め 70 カ国、28 機関が参加した。おもな審議結果は、以下の通り。

### 1. 電子海図情報表示装置(ECDIS)の搭載要件の検討

電子海図情報表示装置(ECDIS)の搭載の義務化については、昨年 5 月に開催された第 81 回海上安全委員会(MSC 81)で検討を行うことについて正式に合意し、今回から NAV 小委員会の議題として取り上げられた。これに先立ち、昨年 7 月に開催された NAV 52 においても予備的な議論がなされている。

今回の会合へは、デンマーク、フィンランド、ノルウェー及びスウェーデンが、ECDIS 搭載によるリスク低減の費用対効果を検討した FSA 結果を提出するとともに、国際航海に従事する 500G/T 以上の旅客船及びタンカー並びに 3,000G/T 以上のタンカー以外の貨物船に対し、2010 年 7 月から段階的に ECDIS を搭載することを義務化する SOLAS 条約附属書第 V 章第 19 規則の改正案を提出した。一方、我が国からは、ECDIS の搭載は、10,000G/T 以上の船舶を対象とし、現存船への適用は 3 年～5 年の猶予期間を設け、2 年以内に廃船する船舶は適用を除外すべきことを提案した。また、国際水路機関(IHO)からは、電子海図(ENC)が作成されている割合(カバレッジ)は 2010 年までに改善される見込みであること、及び IMO で搭載を義務化すれば ENC の作成が後押しされる旨の情報が提供された。

今回の審議では、ECDIS 搭載の義務化の決定が ENC の作成を促進させるとして、2010 年からの ECDIS 搭載義務化を決定すべきと主張する国がある一方で、将来的には義務化すべきではあるものの、ENC のカバレッジの改善見込みには不確実性があり、現時点では、特定の時期からの義務化を決定すべきでないとして主張する国もあり、来年開催される NAV 54 において引き続き検討することとなった。

### 2. 航海灯、航海灯制御器及び関連装置の性能基準

平成 17 年 5 月に開催された MSC 80 において、世界的に統一された航海灯制御器等の性能基準を作成すべきとのノルウェー提案が支持され、NAV 52 から検討が行われている。

今回の会合では、NAV 52 の結果を踏まえて、我が国から、①LED 光源の特殊性を踏まえた特別規定(明るさの計測又は一定期間での交換)、②一定以上の大きさの船舶のマスト灯、舷灯及び船尾灯の二重化、③配光試験基準の統一等を盛り込んだ航海灯及び航海灯制御装置の性能要件案を提出した。

審議の結果、我が国が提示した性能基準案を一部修正の上で合意し、非強制の勧告として MSC 83 に採択を求めることとなった。(なお、マスト灯、舷灯及び船尾灯の二重化は、長さ 50m 以上の船舶に適用するとされている。)

### 3. 航海当直警報システムの搭載要件

航海当直警報システム(BNWS)\*については、性能基準が決議 MSC. 128(75)で定められているものの、条約上、搭載要件は規定されていない。MSC 81 において、デンマークとバハマにより同装置の搭載義務付けを検討することが提案され、今回から実質的な審議が開催された。

今回の会合では、国内で発生した事故をきっかけに自国籍船舶に対して BNWS の搭載を義務付けしているデンマークが、BNWS 利用者に対して行ったアンケート調査の結果

を添えて、現存船も含め、すべての旅客船と 150G/T 以上の貨物船に BNWAS を搭載すべく SOLAS 第 V 章第 19 規則の改正を提案した。また、我が国は居眠りによる海難についての統計を情報提供した。

デンマークの提案に対して多くに国から賛成意見が出されたが 150G/T 以上の船舶にすることが適当なのかどうかについて検討を要するとのコメントもいくつかの国からあった。我が国は、500G/T 未満の船舶に対しては、現在の性能基準は適切とは言えないのではないかとの意見を表明した。

また、BNWAS の搭載は船員の配乗に影響を及ぼすものではないことを明確にすべきとの意見や、船員の疲労を増す現在の一定時間ごとにボタンを押す方式ではなくセンサー式のものを導入すべきとの意見もあり、これらを踏まえ、次回 NAV 54 にて検討を継続することとなった。

\*航海当直警報システム(Bridge Navigational Watch Alarm System)とは、居眠り等の当直者の異常を感知した場合、船橋、船長室等に警報を鳴らすことにより、事故を防ぐためのシステム

#### 4. E-Navigation 戦略

MSC 81 において、英国、我が国等の提案により、既存及び新たな電子航海支援設備を総合的に活用し、ヒューマンエラーに起因する海難の防止等を図ることを目的とした次世代先進航行支援システム構築戦略である " E-Navigation 戦略 " を策定することが合意され、NAV 52 から検討が開始された。現在、E-Navigation の定義の明確化、E-Navigation 戦略の中のコアとすべき事項(core objectives of E-Navigation)の特定、E-Navigation 戦略でどのような成果を期待するか等につき検討を行っている。

今回の会合では、同 NAV 52 において設立されたコレスポнденス・グループ(CG)の報告が行われ、E-Navigation の定義、E-Navigation の主要な目的等が承認された後、今後ユーザー要望の明確化を行っていくこととなった。

我が国から、海難分析を用いて E-Navigation が持つべき機能を抽出する手法と海難への適用例を示したところ、その有用性が確認されるとともに、CG にて、今後、ユーザー要望を明確化する際に考慮すると共に、座礁に関しても同様の手法で検討することとなった。

今後、E-Navigation に関する CG にて継続して検討を進めていくこととなった。

#### 5. 流木等漂流物発見時の危険通報

日本近海における船舶と流木との衝突事故発生に鑑み、我が国から各国船舶が流木等漂流物を発見した場合は、SOLAS 条約附属書第 V 章第 31 規則に基づく危険通報を行うよう提案し、合意が得られたため、同小委員会は MSC 84 に対し同主旨の回章発出を要請することになった。

以上