

IMO 第5回無線通信及び搜索救助小委員会 (COMSAR 5) の結果について

標記会合は、平成12年12月11日から15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8人が出席した。

今次会合における主な審議結果は以下のとおり。

1. 誤警報及び干渉

・審議結果

全世界的な海上遭難・安全システム (GMDSS) による遭難警報の誤発射の問題に関し、各国が IMO に提出する誤警報のデータ報告様式について、前回会合に引き続き、審議が行われた。

今次会合において我が国は、GMDSS 誤警報対策の今後の検討に資するため、さらに見直しを行った報告様式案を提出しており、関連した文書等と合わせて審議が行われた。

審議の結果、誤警報防止策の検討に資するデータの収集及び原因の分析のためには、特に、人的要因にかかる調査項目の細分化が必要であること、また、データ報告様式は統一され、かつ、可能な限りシンプルな様式が望ましいこと、さらには、現在、各国及び機関が実施する複数の報告様式との整合にも配慮が必要であることなど、慎重な対応を要求する意見が大勢を占めた。そこで、データ収集方法、誤警報対策も含めてコレスポンデンスグループ (CG) による継続した検討を行うこととなり、ノルウェーを調整者として、次回 COMSAR 6 にその結果を報告することで合意した。

なお、我が国は、今後の誤警報防止方策の検討に資するため、報告様式が完成していなくとも、今次会合と同様に各国が誤警報データ及びその他の情報を次回会合に継続して提出し、誤警報を低減していくことの必要性を強く訴え、結果、小委員会は各国に対して、次回会合に引き続きデータを提出するよう要請することとなった。

2. 海上無線通信の発展及び船橋間通信

・審議結果

GMDSS の実施を受け、船橋間通信における VHF チャンネル 16 の聴守義務が 2005 年でなくなることが、決議 MSC77(69) で定められている。2005 年以降における船橋間通信の手段について、議論を開始することを、フランスが今次会合に提案し、審議が行われた。

VHF チャンネル 16 の聴守義務は、一般通信の確保のみならず、船舶の航行安全確保の上でも、重要な課題であると、我が国、ノルウェー、デンマーク等が、フランス提案を支持した。これを踏まえ、小委員会で検討を開始することが合意された。来年 5 月の MSC74 において、新規議題に追加するための審議を経た後、次回 COMSAR 6 から検討が開始される予定である。

また、その他、SOLAS 条約第 章（無線設備）の第 1（適用）、3（免除）、7（無線設備（総則））、12（聴守）規則の改正について審議し、特段の意見なく合意され、承認のため、次回 MSC74 に提出されることとなった。

また、これに合わせて小委員会は、旅客船安全証書、貨物船安全設備証書、貨物船安全無線証書及び貨物船安全証書の改正の必要性を認め、事務局に必要な改正案を用意することを要請することとなり、承認のため、次回 MSC74 に提出されることとなった。

3 . IAMSAR マニュアルの強制的搭載

・ 審議結果

「各政府がその国を旗国とする船舶に対して、IAMSAR マニュアル（International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual）」第 3 巻（個船に対するマニュアル部分）を搭載させる」ことを勧告する決議 A.891（21）が先の第 21 回総会で合意された。これを踏まえ、当該マニュアルの搭載義務に関する検討を今次会合で行った。

検討の結果、その政府が適用を除外する船舶以外の全ての SOLAS 条約第 V 章適用船舶に対し、IAMSAR マニュアル第 3 巻を搭載させる必要があると満場一致で合意された。

これに伴い、新 SOLAS 条約第 V 章第 21 規則の改正案が策定され、合意した。

当該、新 SOLAS 条約第 V 章第 21 規則の改正案については、承認のため、次回 MSC74 に提出されることとなった。

4 . 国際 NAVTEX 調整パネル勧告の検討

・ 審議結果

国際 NAVTEX の混信軽減を勧告する COMSAR 回章案を作成し、特段の意見なく承認された。今後 MSC74 で承認し、IHO に対しても、本件勧告を回章することとなった。

また、非英語放送及び非 SOLAS 船に対する放送を行う主官庁に対して、2005 年 1 月 1 日までに、適当な場合には、周波数 400kHz から 490kHz または、4209.5kHz に変更することを要請することに合意した。

IMO/IHO/WMO 共同 MSI（Maritime Safety Information）マニュアルの見直しを審議した結果、改正案は合意され、承認のため、次回 MSC74 に提出されることとなった。

5 . 総会決議 A.810（19）改正及び EP1RB の誤動作

・ 審議結果

406MHz EPIRB の新チャンネルの割り当てに関し、総会決議 A.810（19）の一部改正が必要であるとのコスパスサーサットからの提案を審議した結果、総会決議 A.810（19）の改正に関する MSC 決議案に合意し、承認のため、次回 MSC74 に提出されることとなった。

また、フランスは、いかだの床素材に使用されていたアルミニウムフィルムがピーコ

ン電波に影響を及ぼし、EPIRB が有効に機能しなかった、とする情報提供を行うとともに、フランスの海上安全管轄官庁が、利用者と製造業者に、救命いかだでの EPIRB の適正配置について、(1) ピーコンは、アンテナが障害物に遮蔽されないようにして垂直に備え付けること、(2) ピーコンは救命いかだに係留すること、と勧告を行った旨の文書を今次会合に提出しており、審議が行われた。

ノルウェーは EPIRB を水平にしていたことが問題でないかと指摘し、我が国は、試験結果の詳細を本小委員会に提出するよう求めた。本件については、関係者に注意を促すことがノートされた。

6 . SOLAS 条約第 V 章における客船の SAR 協力計画について

・ 審議結果

MSC72 において、SOLAS 条約第 V 章第 15 規則 (c) の規定が、定期航路に就航する旅客船のみでなく、全ての旅客船を対象に拡大することで原則合意された。

これにより、同規則による SAR 協力計画の作成にかかるガイドライン MSC/Circ.864 の改正案を作成するよう、英国から提案があった。

また、複数の搜索救助区域を航行する旅客船に対して、実用的なシステムの構築の検討を行うよう、本小委員会に要請があった。これに対して、今次会合で英国と ICCL (The International Council of Cruise Lines) がそれぞれシステムの紹介を行っていた。

今次会合では、MSC73 において作成されたガイドラインにしたがって、MSC/Circ.864 のドラフト改正作業を、英国からの提案文書を基に審議された。改正案は承認のため、MSC74 に提出されることとなった。