

IMO 第 4 回無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR4)の結果について

標記会合は、平成 11 年 7 月 12 日から 16 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 15 名の代表団が出席した。

今次会合の当局に関連した事項の審議結果は以下のとおり。

1.GMDSS(議題 3 関連)

－ NAVTEX(狭帯域直接印刷電信)の性能基準の改正－

(a)改正提案

SOLAS 条約非適用船舶に対する GMDSS 関連機器の搭載を促す観点から、それらの船舶を対象として簡易タイプの NAVTEX の性能基準を定めるべきとして仏より A.525(13)の改正案が示された(非条約適用船については、印刷機能に代わるものとして画面表示器付の受信装置に置き換えても良いとする提案)。

(b)審議の結果

英、独が既に画面表示器を使った簡易型 NAVTEX が実用化されていることを述べ、仏案を支持したが、ノルウェー、露等が利用者側の混乱を避けるために本提案について反対した。さらに、SOLAS 適用船及び非適用船双方の性能基準のあり方にまで議論が及び、今次会合においては結論が出ず、次回会合にて引き続き検討されることとなった。

2.Ro-Ro 船の安全性(議題 4 関連)

－救命筏用低出力無線ホーミング機器－

(a)経緯

第 1 回から第 3 回 COMSAR 小委員会においてノルウェーは SART の機能を補完する必要性から 121.5MHz EPIRB を Ro-Ro 船の救命筏に備えることを提案した。しかし、前回会合において、複数同時に使用した場合の機器干渉の問題から、SART を補完させるために 121.5MHz EPIRB を搭載することは否決された。しかし、SART に関する審議は引き続き継続することになった。

(b)審議の結果

独、蘭から複数の SART を同時に使用した場合の干渉についての調査結果が報告された。

多くの国から本調査結果に対して、賞賛、支持の表明がなされるとともに、干渉に関する問題がないことが確認されたことから、本小委員会は Ro-Ro 船の救命筏に対する SART の搭載要件を DE において検討するよう要請することが決定された。

この結果、本議題は今次会合において終了した。

3.GMDSS 遭難誤警報問題(議題 7 関連)

(1) 遭難警報の誤発射減少のための方策

(a)日本提案

我が国は GMDSS の遭難警報を多数受信しているが、その多くは誤発射によるものである。また、遭難警報の中には船舶の ID と GMDSS 機器が有する ID の情報が異なる事例も多く含まれている。遭難警報の誤発射及び不適切な ID 管理は、捜索救助機関に多大な負担をかけるものであり、GMDSS の信頼性に関わるものである。

国内においては「捜索救助連絡会(主催海上保安庁)」を設け、遭難誤警報問題についてさらなる取り組みを行っているが、国際的にも IMO 加盟国政府とも連携し、本問題の改善についての更なる取り組みが必要である。

したがって、我が国は本会合において遭難誤警報を減少させるために過去に作成された決議内容を十分に実施することを締約国政府に要請すると共に、遭難誤警報問題について更なる検討を開始するために各締約国に遭難誤警報に関するデータ提供を要請した。

(b)提案内容の詳細

小委員会に対し、提案文書に基づき以下の内容を要請した。

COMSAR3 で検討され、ITU(国際電気通信連合)で修正された遭難誤警報の不必要な中継を減少させるための DSC 中継手順マニュアルを速やかに加盟国政府に対し回章すること。

ID 管理も含めた誤警報問題のより深い分析に資するため、加盟国政府に対し、当該加盟国政府が受信した遭難誤警報及び不適切な ID 管理の現状を IMO 事務局に情報提供することを要請する内容のサーキュラー文書を作成し、加盟国政府に回章すること。

各加盟国政府からの遭難誤警報及び不適切な ID 管理の現状に関する情報提供に基づき、COMSAR5 において誤警報問題について更なる検討を行うこと。

各加盟国政府は、過去に作成された遭難誤警報回避に関する指針等の決議に従い、GMDSS 機器の ID 登録情報の適正管理を含む遭難誤警報を減少させるための措置を確実に実施すること。

(c)審議の結果.

遭難誤警報を減少させるための方策の検討、そのためのデータ収集を要請した我が国の提案は多くの国からの支持を得た。収集するデータ内容の詳細については COMSAR5 において議論することになったが、我が国の要請に基づき遭難誤警報のデータを収集した国が IMO に適宜情報提供することが決定された。また、各国が遭難誤警報に対する指針等の決議に従い、誤警報を減少させる措置を確実に実施することについても再確認された。

(2)DSC 遭難警報中継手順の回章

(a)経緯

我が国は、前回 COMSAR3 において誤発射された DSC 遭難警報が中継により拡散することを防ぐ目的で、誤警報の中継防止の手順を示したフローチャートを作成し、船橋に貼付する旨の提案文書を出している。具体的には、

遭難通信の 5 分間聴守(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

を考慮して、中継の判断を下すことを提案した。

審議の結果、サーキュラ案が作成され、ITU の作業部会で検討された後、本小委員会において再度確認し、COMSAR サーキュラとして回章されることとなった。

(b)審議の結果

今次会合においては、ITU で検討された DSC 遭難警報中継手順のサーキュラ案を承認のための議論が行われた。我が国は、本サーキュラ案は内容的に問題がないことから(我が国が主体となり作成した。)DSC 遭難警報中継手順を利用者に周知するため早急に回章するよう対処した。

本サーキュラの内容についての簡素化を提案する国もあり、審議の結果、前回までの中継手順に関する本質的な内容は変えることなく、利用者がより理解しやすいように構成の改善を行った。本サーキュラは、COMSAR サーキュラとして締約国政府に回章されることになった。

4.SAR 関連(議題 8 関連)

クルーズ船に対する搜索救助機関との協力のための計画の適用一

仏より SOLAS 条約第 5 章 15 規則(c)(定期航路旅客船と搜索救助機関との協力のための計画の備え付けを規定)に関してクルーズ船も搜索救助に関わるよう要請する MSC サーキュラ案が提案された。本件に関しては、初めにクルーズ船は SOLAS 条約第 5 章 15 規則(c)に該当するとの判断が示され、小委員会は仏案を元に MSC サーキュラ案を作成し、審議のために次回海上安全委員会に提出する事が決定された。

5.HSC コードの見直し(議題 9 関連)

2002 年 7 月 1 日建造の新船に強制要件として適用される予定の HSC コード案について、事務局は既に承認された SOLAS 条約第 4 章改正案を考慮し、HSC コード第 14 章無線通信の原案を提出した。この原案は字句修正を行った上で合意され、DE 小委員会に送られることになった。

6.極海域航行コード(議題 10 関連)

本件について今次会合においては文書の提出がなかったが、事務局から MSC71 での審議状況、即ち SOLAS 条約適用船舶が対象である事、あくまで勧告で強制要件で無い事、SOLAS 条約で規定されていない追加要件のみ規定する事、今後名称を「極地コード」から「氷海域航行船舶のガイドライン」と変更する事などが説明された。

審議において、氷についての情報の受信など今後考慮すべき適用上の問題もあるが、現行の SOLAS 条約第 4 章の規定で十分であると結論づけられた。本会合の結果を DE 小委員会に報告する事が決定された。