

## IMO 第 47 回航行安全委員会 (NAV47) の結果について

標記会合は、平成 13 年 7 月 2 日から 7 月 6 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 17 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. 航海データ記録装置 (VDR) を現存貨物船への適用の可能性について

#### 経緯及び概要

VDR (通称ブラックボックス) は、1994 年に起きた RORO 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。

昨年 12 月の第 73 回海上安全委員会 (MSC73) で、SOLAS 条約第 V 章の全面改正案が採択され、すべての旅客船と、2002 年 7 月 1 日以降建造される 3,000GT 以上の貨物船に対して、VDR を搭載することが義務付けられ、今後、現存貨物船への適用の可能性についてのフィジビリティスタディーを行うこととなっている。

我が国は、現存貨物船に搭載するには、インターフェイスの工事に多額の費用がかかること等を説明し、現存貨物船に適用するには可能な限り費用を抑えることが重要であることを主張した。そこで、我が国は、現存貨物船に適用する性能基準を検討するにあたり、現行の VDR 性能基準で要求されるデータの中で、他の手段を活用できる情報は極力それを用いることとし、我が国としては、自動船舶識別装置 (AIS) 情報と船橋の音声情報を入力することが有効であることを提案した。また、事故後の回収を高めるために、フロートタイプとすること、その際には、すでに搜索救助等で活用されている EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) タイプのカプセルに収納することを推奨する旨提案した。

#### 審議結果

現在貨物船用の VDR として、AIS データと船橋音声記録を EPIRB 並のカプセルで保護する我が国提案は、原則、多くの国から支持された。イタリアからは、加えて、エンジン情報/舵情報についてデジタル出力がある場合には、記録すべき旨、その他レーダー情報を入力すべき等の意見もあった。

今後は、インターフェイスの技術的問題、コスト評価、必要な記録項目等について、さらなる検討が必要であり、引き続き審議することとなった。

## 2．航海データ記録装置（VDR）の回収義務及び記録情報の所有権

### 経緯及び概要

事故後における VDR の回収責任、VDR データの所有権等に関するガイドラインについて、検討が行われた。今次会合で、英国からガイドライン案が提案され、VDR の所有権は、大規模海難事故に至らなかった場合には、船主にあり、また、大規模海難事故で船舶が沈んだ場合には、旗国が回収について決定し、事故調査機関が責任をもち、船主、保険会社、VDR 製造メーカーに協力を要請しながら、回収を行うこととなっている。

その他、VDR データの管理については、事故調査機関が権利を有する案となっている。

### 審議結果

英国提案と昨年 2 月に開催された第 9 回旗国小委員会（FSI 9）の審議結果を基に、船主の所有権と事故調査機関による回収・調査責任に関するガイドライン案が作成され、本ガイドライン案は、来年 4 月に開催予定の FSI 10 における審議を経て、来年 5 月の MSC 75 で承認、MSC サーキュラーとして回章される予定となっている。

## 3．自動船舶識別（AIS）の運用上ガイドラインについて

### 経緯及び概要

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、他船から受信した情報を他の船舶との衝突回避に役立てるとともに、輻輳海域での海上交通管制に使用するためのシステムである。具体的には、AIS の目的は、船舶を識別すること、目標物の追跡を支援すること、情報交換を容易にすること、衝突防止に役立つ情報を提供すること、口答による船舶通報を減らすことができるなどであり、期待される効果が大きい。

昨年 12 月の MSC 73 で SOLAS 条約第 V 章の全面改正が採択され、すべての旅客船と総トン数 300 トン以上の貨物船（ただし、500 トン未満の非国際航海貨物船は除く）に対して、2002 年 7 月 1 日以降、順次 AIS を搭載することが義務づけられる予定である。

今次会合では、AIS で得られる情報の種類、AIS 表示方法、AIS シンボルの種類等に関するガイドライン案について最終化し、船員、陸岸局の職員等がその使用法に精通することに役立つガイドラインとなっている。

### 審議結果

ガイドライン案については、概ね合意された。また、AIS の使用する周波数に関し、国際周波数とは違う地域周波数を使用し、かつ、自動的に AIS が地域周波数に切り替わるための地上局が整備されていない水域において、AIS の使用する周波数の切り替えを手動に

行えるようにすべきであり、その旨をガイドライン中に記載すること、さらに、そのような水域を設定する国\*は、当該措置が暫定的な措置であることに留意した上で、当該水域及び周波数を 2002 年 4 月 1 日までに IMO に通知し、IMO はそれを締約国に回章すべきとの我が国提案は合意された。

本ガイドライン案は、今次会合で承認され、本年 11 月に開催予定の IMO 第 22 回総会で採択される予定である。

\*大部分の国は国際周波数を使用するとのことであり、きわめて少ないといわれている。

#### 4 . 船橋監視アラームの性能基準について

##### 経緯及び概要

船橋監視アラームシステムとは、システムからの警告（アラーム）に対して、船員が行動（リセット）をとることにより、船橋における居眠り防止等のヒューマンエラーを防止する装置である。

前回の NAV46 の WG で検討された本性能基準案では、リセット機能はボタンに限定されたものとなっている。そこで、音声伝達によるリセット機能を備えた船橋監視アラームシステムについて、我が国で実船を用いて実験を行っており、信頼性があり実用上十分であるとの実験結果を今次会合で紹介し、本性能基準案に、音声伝達によるリセット機能も考慮するよう提案した。

##### 審議結果

音声伝達やタッチパネルに触れる等のリセット機能について利用可能とするよう、船橋監視アラームの性能基準案を修正し、小委員会は合意した。本性能基準案は承認のため、本年 5 月の MSC75 に提案されることとなった。