

～IMO 第 54 回 航行安全小委員会 (NAV54) の結果報告～

6月30日より7月4日までの間、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催された第54回航行安全小委員会 (NAV 54) の主な審議結果は、以下のとおりです。

【概要】

- ◆ 電子海図情報表示装置(ECDIS)及び航海当直警報システム(BNWS)の搭載義務化、並びにその対象船舶及び適用時期について合意。
- ◆ e-Navigation 戦略の最終案を策定。今後は実施計画を4年かけて作成する方針に合意。
- ◆ プレジャーボート以外の船舶に高い航行優先権を与えるための COLREG 条約改正は否決。

【詳細】

1. 電子海図情報表示装置(ECDIS)の搭載義務化

国際航海に従事する船舶について以下のとおり、ECDIS の搭載を義務化することに合意し、SOLAS 条約改正案を策定した。本改正案は本年 11 月末に開催される第 85 回海上安全委員会 (MSC85) に承認のために送られる。

① 旅客船

対象： 500GT 以上

適用日：

2012 年 7 月 1 日以降の建造船：新造時

2012 年 7 月 1 日以前の建造船：2014 年 7 月 1 日以降の最初の検査時

② タンカー

対象： 3,000GT 以上

適用日：

2012 年 7 月 1 日以降の建造船：新造時

2012 年 7 月 1 日以前の建造船：2015 年 7 月 1 日以降の最初の検査時

③ タンカー以外の貨物船

対象： 3,000GT 以上 (新船)

10,000GT 以上 (現存船)

適用日：

2013 年 7 月 1 日以降建造の 10,000GT 以上の船舶：新造時

2014 年 7 月 1 日以降建造の 3,000～10,000GT の船舶：新造時

2013 年 7 月以前の建造船のうち、

50,000GT 以上 のもの：2016 年 7 月以降の最初の検査時

20,000～50,000GT のもの：2017 年 7 月以降の最初の検査時

10,000～20,000GT のもの：2018 年 7 月以降の最初の検査時

④ 特別規定

船種及び総トン数ごとに同種の現存船への適用が開始される日より 2 年以内に廃船する船舶については、主管庁の判断により適用を免除することができる。

【解説】

ECDIS の搭載義務付けは、2006 年 5 月に開催された第 81 回海上安全委員会(MSC 81)での決定により検討が開始された。昨年 7 月の前回会合までに、ノルウェーや我が国等が

提出した ECDIS 搭載義務付けの費用対効果の分析結果などに基づき、搭載義務付けの是非や適用対象についての議論が進められてきたが、事故防止の観点から搭載義務付けが有効であるとの認識が共有される一方、電子海図（ENC）の整備状況が不十分なため搭載義務付けは時期尚早とする意見があり、更なる検討を行うこととされていた。

今回の会合では、これまでの適用対象・適用時期に関する検討経緯を踏まえ、ノルウェー及び英国からそれぞれ ECDIS 搭載義務付けのための SOLAS 条約改正案が提出されるとともに、ノルウェーからは、最新の費用対効果分析結果が提供された。一方、国際水路機関(IHO)から 2010 年には主な航路・港の電子海図は、ほぼ整備される見通しであると説明された。これを受け、今回の審議では、時期尚早とする意見は殆ど出ず、ノルウェー及び英国の提案に多くの支持が集まり、上記が合意され、その SOLAS 条約第 V 章の改正案が策定された。なお、新船のタンカーについては、「500GT 以上」とするノルウェー提案も多くの支持を集めたが、最終的には「3,000GT 以上」とする英国提案に決着した。本改正案は、第 85 回海上安全委員会（MSC85：本年 11 月末～12 月上旬に開催予定）に承認を求めることとなる。

2. 航海当直警報システム(BNWS)の搭載義務化

BNWS の搭載を以下のとおり義務化することに合意し、SOLAS 条約改正案を策定した。本改正案は本年 11 月末に開催される第 85 回海上安全委員会に承認のために送られる。

対象船：旅客船（全船）及び 150GT 以上の貨物船

適用日：

2011 年 7 月 1 日以降の建造船：新造時

2011 年 7 月 1 日以前の建造の

旅客船及び 3,000GT 以上の貨物船：2012 年 7 月 1 日以降の最初の検査時

500～3,000GT の貨物船：2013 年 7 月 1 日以降の最初の検査時

150～500GT の貨物船：2014 年 7 月 1 日以降の最初の検査時

特別規定：

2011 年 7 月 1 日以前に建造された船舶については、主管庁の判断により、BNWS の（ガイドラインの）要件に完全に適合させることを免除することができる。

【解説】

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のことであり、2002 年に IMO ではその性能基準が策定されていた。MSC 81 におけるデンマークとバハマによる BNWS の搭載義務付けを検討すべきとする提案を受けて検討が開始された。前回会合では、デンマークより、全ての旅客船と総トン数 150 トン以上の貨物船に BNWS を搭載する SOLAS 条約改正案が提出され審議がなされたところ、機器の仕様等についてコメントがなされ、今次 NAV に向け更なる検討を行うこととなった。

船技協では、2007 年度日本財団助成事業「航海支援に係る基準に関する調査研究」プロジェクトの一環として、我が国における BNWS の搭載状況、IMO の性能基準への適用状況、船員や船社に対するヒアリング等の実態調査を実施してきた。

今回の会合では、我が国からは、その実態調査結果を踏まえた、BNWS と類似の機器（注：性能基準に完全には適合していないシステム）を既に搭載している現存船に対する特別規定の導入、適用対象船の一名当直船への限定等についての提案が行われた。また、デンマークからは改めて SOLAS 条約改正提案がなされた。

審議では、多数の国が、我が国が提案した現存船に対する特別規定の導入に支持したため、デンマークの提案に修正を加えた SOLAS 条約改正提案を作成し、MSC85 に承認を求めることとした。

なお、デンマーク提案では、適用日は「X年7月1日」となっていたところ、我が国は、搭載にあたっては、船内警報装置の配線工事等が必要となると考えられたため、適用日は入渠時にすることが適当である旨主張したものの、他の規程との整合性から「最初の検査時」から適用されることとなった。今後注意を要する。

3. e-navigation戦略の策定

「e-navigationの構築と実施のための戦略」の最終化案を作成し、その承認をMSC85に求めるとともに、次のステップとして、「e-navaition戦略の実施計画」を本NAVでさらに4年かけて作成していく作業計画の承認をMSCに要請することに合意した。

【解説】

2006年のMSC81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て「e-navigation戦略」を2008年までを目途に策定することが合意され、同年のNAV 52から検討が開始され、昨年のNAV53及びコレスポネンスグループ(通信会合)で検討が進められてきた。これまでの検討結果では、e-navigationのニーズ、目的、考慮すべき点、現状における構成要素等が「e-navigation戦略」としてとりまとめられてきたものの、理念的な内容に終始しており、所謂「戦略」や具体的な内容は含んでいなかった。

今次会合では、我が国から、e-navigationの実現のためには目標やビジョンとその実現に向けたロードマップを策定することが必要であることを主張し、船技協の2007年度日本財団助成事業「航海支援に係る基準に関する調査研究」プロジェクトの一環として国内海事業界及び関係専門家で作成した衝突事故の削減のための次世代航海支援システムの実現に向けたロードマップをその具体例として示した。また、本ロードマップには我が国が先行して研究開発を進めている衝突回避支援システム等を含んでおり、それらの国際的な認知の向上及び将来の国際的な導入促進を図っているものである。審議の結果、「e-navigation戦略」としては、我が国がロードマップとして示したような将来的に実現すべき具体的な内容は含めない形で、「e-navigationの構築と実施のための戦略」として一旦最終化し、次のステップとして、「e-navaitionの実施計画」として、具体的な内容を4年間かけて策定していく作業計画の承認をMSCに要請することとした。なお、我が国から示したロードマップ例は実施計画の一部の雛形となることが合意された。

(添付ファイル「e-navigationの構築と実施のための戦略」及び「e-navigationの実施計画の策定フレームワーク」を参照)

4. 海上における衝突の予防のための国際規則(COLREG条約)の改正

プレジャーボート以外の船舶に、プレジャーボートより高い航行優先権を与えるためのCOLREG条約改正提案がイタリアよりなされたが、審議において、各地域で対処すべきとの意見やCOLREG改正以外の実効性のある手段を講ずべきとの意見が多数の国から出され、本件に関し、COLREG条約を改正するのは時期尚早であるとの見解で一致した。

このため、条約改正の検討を打ち切ることを合意したが、イタリア提案の背景にある懸念が共有されたので、提案国のイタリアに更なる検討を求めることとし、各国にイタリアに対し関連の情報提供を行うことを要請した。

以上

●本件に関するお問い合わせ先

(財)日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ 今井・長谷川

TEL:0303-3502-2277 FAX:03-3504-2350

e-mail: imai@jstra.jp, hasegawa@jstra.jp