

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

2015年度

**海事の国際的動向に関する調査研究事業報告書
(海上安全)**

2016年3月

公益社団法人 日本海難防止協会

ま え が き

この報告書は、当協会が日本財団の助成金を受けて、海難防止事業の一環として2015年度に実施した「海事の国際的動向に関する調査研究（海上安全）」事業の内容をとりまとめたものである。

2016年3月
公益社団法人 日本海難防止協会

委員会等の名称、構成は次のとおりである。

「海事の国際的動向に関する調査研究委員会(海上安全)」

1. 委員（順不同、敬称略）

委員長	竹本 孝弘	東京海洋大学大学院教授
委員	松本 宏之	海上保安大学校教授
〃	山本 訓史	(独)航海訓練所安全推進室長
〃	吉野 高広	日本水先人会連合会事務局長
〃	小山 仁明	(一社)日本船主協会海務部副部長
〃	北里 英昭	(一社)日本船長協会常務理事
〃	森山 和基	(一社)日本船長協会常務理事
〃	遠藤 雄三	(一社)日本旅客船協会労海務部長
〃	岩瀬 恵一郎	(一社)日本旅客船協会労海務部長
〃	木上 正士	(一社)大日本水産会事業部長
〃	貴家 誠	全国漁業協同組合連合会漁政部部長代理
〃	浦野 靖弘	(一財)日本船舶技術研究協会基準・規格グループ主任研究員
〃	鴨田 廣志	(公財)海上保安協会常務理事
〃	鈴木 洋	(公財)海上保安協会常務理事

2. 関係官庁等（順不同、敬称略）

坂本 清一	水産庁増殖推進部研究指導課海洋技術室長
高野 誠紀	国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室長
西村 大司	国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室長
小林 健典	国土交通省海事局総務課国際企画調整室長
浅井 俊隆	国土交通省海事局総務課国際企画調整室長
加藤 光一	国土交通省海事局安全政策課長
金子 栄喜	国土交通省海事局安全政策課長
日原 勝也	国土交通省海事局外航課長
磯野 正義	国土交通省海事局外航課長
片山 哲三	運輸安全委員会事務局参事官
鹿庭 義久	海上保安庁総務部情報通信課長
松本 勝利	海上保安庁総務部国際・危機管理官
足立 基成	海上保安庁総務部国際・危機管理官
鈴木 史朗	海上保安庁警備救難部国際刑事課長
廣川 隆	海上保安庁警備救難部警備課長
栗津 秀哉	海上保安庁警備救難部救難課長
長屋 好治	海上保安庁海洋情報部技術・国際課長

七浦 弘幸	海上保安庁海洋情報部航海情報課水路通報室長
野澤 和行	海上保安庁交通部企画課長
服部 真樹	海上保安庁交通部企画課長
伊丹 潔	海上保安庁交通部安全課長
花村 幸宏	海上保安庁交通部安全課航行指導室長

3. 上記委員等のほか、次の諸氏に格別のご協力をいただいた。(順不同、敬称略)

巢籠 大司	(独)航海訓練所企画研究課国際業務担当
玉井 博史	(一社)大日本水産会事業部業務課長代理
長谷川 幸生	日本船舶技術研究協会基準・規格グループ
原田 和典	水産庁増殖推進部研究指導課生産技術班課長補佐
番浦 剛正	水産庁増殖推進部研究指導課生産技術班指導係長
平川 貴光	国土交通省海事局総務課国際企画調整室課長補佐
岡 建典	国土交通省海事局安全政策課船舶安全基準室専門官
高垣 裕史	国土交通省海事局安全政策課船舶安全基準室国際係長
中村 謙太郎	国土交通省海事局外航課海賊対策調整官
井上 英介	国土交通省海事局外航課渉外第二係長
杉村 佳寿	国土交通省港湾局海岸・防災課首席港湾保安管理官
菅生 貴繁	運輸安全委員会事務局国際渉外官
田村 誠	海上保安庁総務部情報通信課専門官
倉本 明	海上保安庁総務部国際・危機管理官付課長補佐
小松 大祐	海上保安庁総務部国際・危機管理官付国際企画係長
増田 悠	海上保安庁総務部国際・危機管理官付国際企画係員
松吉 慎一郎	海上保安庁警備救難部国際刑事課海賊対策室課長補佐
長澤 宏樹	海上保安庁警備救難部国際刑事課海賊対策室上席海賊対策官
小野 純	海上保安庁警備救難部警備課領海警備対策室専門官
橘 由祐	海上保安庁警備救難部警備課第一係員
御澤 兼三	海上保安庁警備救難部救難課課長補佐
稲葉 健人	海上保安庁警備救難部救難課専門官
矢通 勝幸	海上保安庁警備救難部救難課国際救難係長
松山 延人	海上保安庁海洋情報部技術・国際課国際業務室技術・国際官
森 直樹	海上保安庁海洋情報部航海情報課水路通報室主任水路通報官
野口 英毅	海上保安庁交通部企画課国際協力調整官
友久 武司	海上保安庁交通部企画課国際企画係員
松田 智紘	海上保安庁交通部安全課安全対策第二係長
赤木 竜逸	海上保安庁交通部安全課航行指導室海務第一係長
小笠原 啓	海上保安庁交通部安全課企画調査係員

有川 孝 日本財団ソーシャルイノベーション本部海洋チーム

4. 事務局 氏名欄

渡部 典正 (公社)日本海難防止協会専務理事

小川 泰治 (公社)日本海難防止協会常務理事

大内 勝美 (公社)日本海難防止協会企画国際部長

野澤 善忠 (公社)日本海難防止協会企画国際部国際室長

目 次

1 調査研究の概要	
1 事業の目的	1
2 方策	1
3 事業の年間実施結果	1
2 IMO 委員会等	
第 2 回 航行安全・無線通信・捜索救助小委員会 (NCSR2)	3
第 95 回 海上安全委員会 (MSC95)	8
3 調査研究事項	
「北極海の安全な利用を巡る国際動向」	131
「フィンランドにおける船舶動静把握」	141
「衛星 AIS に関する国際的動向」	147
4 調査研究委員会	
第 1 回委員会議事概要	163
・添付資料 1 平成 27 年度事業実施計画	
・添付資料 2 平成 27 年度調査研究テーマ	
第 2 回委員会議事概要	173
<参考資料>	
・IMO 2015 年会議プログラム	181
・IMO 2016 年会議プログラム	183

1 調査研究の概要

1 事業の目的

海上安全の分野における国際的な動向を調査・研究し、もって官民一体となった我が国対応のあり方の検討に資する事を目的とする。

2 方策

- (1) IMO 各委員会における審議結果の報告と対処方針の検討
- (2) 調査テーマに基づいた調査の報告と検討
- (3) 調査結果の発表

3 事業の年間実施結果

平成 27 年

5 月 18 日 〈第一回委員会〉

- ・平成 27 年度委員会実施計画（案）の承認
- ・平成 27 年度調査テーマ（案）の承認
- ・IMO 第 2 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR2）審議結果の報告
- ・IMO 第 95 回海上安全委員会（MSC95）対処方針（案）の検討
- ・調査研究発表「北極海の安全な利用を巡る国際動向について」

6 月 3 日～12 日 IMO 第 95 回海上安全委員会（MSC95）

8 月 19 日～20 日 研究調査:アジア太平洋地域大規模救助活動ワークショップ参加(於、シンガポール)

10 月 12 日～17 日 研究調査:フィンランド及びスウェーデンにおける船舶動静把握に関する情報収集

平成 28 年

2 月 18 日 〈第二回委員会〉

- ・第 1 回委員会議事概要（案）の承認
- ・IMO 第 95 回海上安全委員会（MSC95）結果報告
- ・IMO 第 3 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR3）対処方針（案）の検討
- ・調査研究発表「船舶動静把握の国際的動向について」

2 月 29 日～3 月 4 日 IMO 第 3 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR3）

2 IMO委員会等

第2回航行安全・無線通信・搜索救助小委員会（NCSR2）

第95回海上安全委員会（MSC95）

IMO 第 2 回航行安全・無線通信・搜索救助小委員会 (NCSR2) 審議概要

1 日程 2015 年 3 月 9 日～13 日

2 開催場所 IMO 本部

3 議題

1. 議題の採択
2. 他の IMO 委員会等の決定
3. 航路指定方式及び強制船舶通報システム
4. 全世界無線航法システム (WWRN) の構成システムとしてのガリレオの承認
5. LRIT システムの更新
6. e-navigation 戦略実施計画
7. 船舶用受信機の性能基準
8. 海上無線通信システム及び技術における開発の分析
9. GMDSS の各論概略
10. 陸上の施設に関する GMDSS マスタープランの更なる開発
11. 海上安全情報 (MSI) の提供ガイドライン
12. 無線通信 ITU R Study Group 関連事項への対応
13. ITU 世界無線会議関連事項への対応
14. インマルサット及びコスパス・サーサットの発展に関する情報の分析
15. 航空及び海上における搜索並びに SAR 訓練事項を含む救助手法ガイドライン
16. 海上搜索救助支援の規定のための全世界的 SAR 計画
17. GMDSS における定期的な遭難情報のための手順
18. 国際航空海上搜索救助 (IAMSAR) マニュアルの改正
19. IMO の条約に関連した安全、保安及び環境の規定の統合解釈
20. NCSR 3 の作業計画及び議題
21. 2016 年の議長及び副議長の選出
22. その他事項

NCSR 2 の審議結果について

国土交通省海事局安全政策課

3月9日から13日まで、英国ロンドンの国際海事機関（IMO）本部において、第2回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR 2）が開催された。

今次会合におけるGMDSSの近代化に向けた各論の検討についての審議結果の概要を報告する。

（1）背景

GMDSS（Global Maritime Distress and Safety System：全世界的な海上遭難・安全システム）は1988年に全世界的な海上における遭難及び安全通信制度として海上安全条約（SOLAS条約）附属書第IV章の改正により導入されたが、25年以上前の技術を前提に構築され、これまで大きな見直しがなされていなかった。しかし、VHF¹データ交換システム（VDES：VHF Data Exchange System）や衛星通信技術等の新技術を背景に、システム全体の性能の維持・向上を目的とする見直しに関する検討を開始することが、2009年の第86回海上安全委員会（MSC 86）において承認された。本検討は、MSC 90において承認された、GMDSS見直し作業計画（（参考）を参照）に従って実施している。

（2）GMDSS見直しの総論及び方向性

上記作業計画に基づき、本小委員会では、GMDSSに関する包括的な検討項目を抽出するとともに、それらの検討の方向性を「GMDSS見直しの総論及び方向性」としてとりまとめ、MSC 94において承認。主な検討項目とその方向性は以下のとおり。

項目	方向性
対象船舶	現行を維持（現 SOLAS 条約附属書第 IV 章：国際航海に従事する旅客船及び 300 トン以上の貨物船）
海域（A1～A4）	原則、現行の枠組みを維持。 （今後新たな衛星通信プロバイダーが参入することを想定した、A3・A4 海域の検討を継続。また、衛星通信プロバイダーを統括する仕組みの改善も検討対象）
新技術の採用及び旧技術の廃止	想定される新技術を列挙（現行機器の廃止は今後検討） <ul style="list-style-type: none">・ Man Overboard Device（ライフジャケット等に装着されるコンパクトな機器で、AIS-SART の技術を採用。）・ VHF デジタル・データ通信（現行の AIS と比べ、高速通信及び大容量通信が可能となる。）・ HF²デジタル・データ通信（HF 通信を利用し、電子メールやデータ通信を行う技術であり、既に通信ネットワークは構築されている。）

¹ VHF (Very High Frequency: 超短波): 周波数 30MHz から 300MHz の電波。

² HF (High Frequency: 短波): 周波数 3MHz から 30MHz の電波。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生存艇内における衛星電話通信（新たに衛星電話を生存艇内で用いるもの。） ・ イリジウム衛星（米国運用、全球カバー）等の新たな衛星通信プロバイダーの参入（通信海域の拡大等による確実かつ迅速な搜索救助が見込まれる。）
--	---

(3) 今次会合の審議結果

今次会合においては、上記 GMDSS 見直しの総論及び方向性に基づき、GMDSS 近代化計画の策定に向けた各論の詳細な検討が行われた。主な検討結果は以下のとおり。

○対象船舶

現行の SOLAS 条約附属書第 IV 章の対象船舶（国際航海に従事する旅客船及び 300 トン以上の貨物船）について、GMDSS の見直し及び近代化を進めていくということで合意。

○A3 及び A4 海域

新たな GMDSS 移動衛星プロバイダーの参入を考慮した A3 及び A4 海域の以下の定義が原則合意されたが、引き続き検討されることとなった。

A3 海域：船舶が利用する衛星システム（IMO が承認したもの）が利用できる通信海域
A4 海域：A1 から A3 までの海域以外の海域

これまで A3 海域は、インマルサットの通信区域とされ、固定された海域であった。しかし、改正案では、様々な衛星プロバイダーの通信区域が A3 海域となるため、船舶によっては、A3 海域が縮小し、A4 海域が拡大することになる。A4 海域を航行する船舶には、HF 通信機器の搭載が義務づけられているため、HF 通信局の整備状況を確認する必要があるなど、A3 海域の定義変更に伴う影響を検討することとなっている。

○旧技術の廃止

－VHF EPIRB³の搭載要件

衛星通信を利用した EPIRB が主流となっており、VHF EPIRB の利用が極めて少ないことから、VHF EPIRB を A1 海域の搭載要件から削除することで合意。

－MF⁴/HF 通信設備の搭載要件

太陽フレアの影響等で、衛星通信が利用できなくなった場合のバックアップとして、引き続き MF/HF 通信設備の搭載要件を規定することは重要であることが合意された。

(4) 今後の予定

GMDSS の見直しを検討するための コレスポンデンスグループ⁵（CG）を設置し、引き続き各論の詳細な検討を行うこととなった。次回会合は、2016 年 2 月 29 日から 3 月 4 日に開催される予定。

³ VHF EPIRB: デジタル選択呼び出しを用いる VHF 第 70 チャンネルによる遭難警報を送信すること及び 9GHz の周波数帯で運用するレーダートランスポンダによって位置の探知ができる非常用位置指示無線標識。(SOLAS 条約附属書第 IV 章第 8.3 規則)

⁴ MF (Medium Frequency: 中波): 周波数 0.3MHz から 3MHz の電波。

⁵ コレスポンデンスグループ: 会合と会合の間にメール等を活用して検討を行うグループ。

※ (参考) GMDSSの見直し作業計画

○ 見直し期間 (2013-2018年)

－ 総論・方向性の検討 (2012-14年)

船上無線通信の機能要件、新技術、対象船舶、海域設定 等に関する検討

－ 各論の検討 (2014-2016年)

GMDSSの無線設備に求められる機能、新たに必要となる機器や機能、新しい操作が増えることによる船員の訓練 等に関する検討 及び SOLAS 条約附属書第IV章の改正案の策定

－ 近代化計画の策定 (2016-2018年)

SOLAS条約附属書第IV章の改正案の審議及び承認、並びに採択。関連技術基準案の策定

○ 近代化計画の実施期間 (2018年-)

－ 所要の条約改正、性能基準の発効及び実施

以上

議題3 航路指定方式及び強制船位通報制度の審議結果について

日本海難防止協会 企画国際部 国際室

作業部会及び全体会議における審議状況は以下のとおり。

1 航路指定方式に関する提案 (NCSR2/3/3, 2/3/4, 2/3/5)

- (1) 南西コーラル海の対面航路及び航行回避海域の設定 (NCSR2/3/3, 2/3/4)
オーストラリアが、コーラル海南西部における海難のリスク減少と海洋環境保護のために必要な対面航路及び航行回避海域の設定について説明した。参加国から反対意見はなく、軽微な修正を加えた後、作業部会で合意し、小委員会で承認した。
- (2) アリューシャン列島地域の5つの航行回避海域の設定 (NCSR2/3/5)
米国が、近年多発している乗揚げ等の船舶海難のリスク及びそれに伴う油流出による汚染の減少並びにアリューシャン列島の希少な環境の保護のために必要な航行回避海域の設定について説明した。参加国から反対意見はなく、軽微な修正を加えた後、作業部会において合意し、小委員会で承認した。

2 航路指定方式及び船位通報制度の提案文書様式 (NCSR2/3, 2/3/1)

- ① 事務局は、NCSR1における審議を踏まえ、「航路指定の一般通則(総会決議 A. 572(14)、改正を含む。)」並びに「航路指定方式及び船位通報制度の提案準備のガイダンスノート (MSC. 1/Circ. 1060、以下「手引き書」という。)」に則って作成した、提案文書様式(テンプレート)について説明した。
- ② ノルウェーは、AIS(船舶自動識別装置)が船位通報制度の代用となるとして、AISが利用できない場合に本テンプレートを使用すべきと発言し、米国はこれを支持した。作業部会は、AISの持つ有効性を認識し、2003年発出の手引き書の内容が現状にそぐわないことから、改正の必要性に合意した。
- ③ 作業部会は、テンプレートを最終化し、AISのような、船位通報制度の代替となり得るものの検討も含め、手引き書を改正するための加盟国から委員会(MSC)への新規議題提案を待受けることを小委員会において発言した。
- ④ 小委員会はテンプレートを支持し、加盟国に対し、航路指定方式及び船位通報制度の提案において本テンプレートを使用することを強く促した。

IMO 第 95 回海上安全委員会 (MSC95) 審議概要

1 日程 2015 年 6 月 3 日～12 日

2 開催場所 IMO 本部

3 議題

1. 議題の採択
2. 他の機関からの報告
3. 義務的要件の改正
4. 海事保安強化のための措置
5. 目標指向型の新造船構造基準
6. 旅客船の安全
7. LRIT データセンターの機能検査及び監査
8. 貨物運送小委員会関連 (CCC1 の結果)
9. 人的因子・訓練及び当直小委員会関連 (HTW2 の結果)
10. 設計・建造小委員会関連 (SDC2 の結果)
11. 航行安全・無線通信・捜索救助小委員会関連 (NCSR2 の結果)
12. 設備小委員会関連 (SSE2 で生じた緊急事項)
13. 新規則の実施に関するキャパシティ・ビルディング
14. 総合安全評価 (一般貨物船の安全を含む)
15. 海賊及び船舶に対する武装強盗
16. 条約の実施と関連事項
17. 他の国際海事機関の組織との関連
18. 委員会指針の適用
19. 作業計画
20. 2016 年の議長及び副議長の選出
21. その他の議題

国際海事機関（IMO）第 95 回海上安全委員会の結果について

国土交通省海事局安全政策課

2015 年 6 月 3 日から 12 日までの間、英国ロンドンにおいて、国際海事機関（IMO）第 95 回海上安全委員会（MSC 95）が開催され、今次会合における主な審議内容・結果は、以下のとおり。

1. 国際ガス燃料船安全コード（IGF コード）及び関連条約改正案の採択

（1）背景

天然ガスを燃料とする船舶は、油を燃料とする船舶に比べて排気ガスがクリーンである等の利点があることから、近年ノルウェーなどの国で盛んに導入が進んでいる。こうした状況を踏まえ、2009 年には IMO で天然ガス燃料船の安全確保のため、「天然ガス機関を使用する船舶の安全に関する暫定ガイドライン」が策定された。さらに安全要件を義務化するため、「国際ガス燃料船安全コード（以下「IGF コード」と言います。）」の策定作業が行われてきたところ。

（2）今次会合の結果

今次会合では、IGF コードが、我が国より提案した燃料タンクへの温度計の追加設置要件やタンク強度に関する技術的要件を踏まえた形で最終化され、さらに同コードを義務化するための海上人命安全条約（以下「SOLAS 条約」）附属書及び IGF コード適用船に乗り組む船員要件を定めるための船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約（以下「STCW 条約」）附属書の改正と併せて採択された。当改正及びコードは、2017 年 1 月 1 日に発効する見込み。なお、IGF コードの概要は別添 1 参照。

2. 極海コードの船員要件及び STCW 条約改正案の承認

（1）背景

近年、北極海の海氷の減少に伴い、北極海航路の活用の可能性が高まっているほか、クルーズ船等の航行海域も南極海にまで広がりを見せている。このため、IMO では、北極海及び南極海（以下「極海」。）を航行する船舶の安全確保及び極海の環境保護を目的として、極海特有の危険性を考慮した船舶の船体構造、復原性、防火・救命設備、航海用具、無線通信、海洋汚染防止に関する技術基準や船員の訓練についての要件を極海コードとして策定する作業を行ってきた。

（2）今次会合の結果

船舶の技術要件の義務化については、すでに SOLAS 条約及び MARPOL 条約の改正案を採択しており、今次会合では、極海コードの船員要件を義務化するため、STCW 条

約の改正案を承認した。2016年5月に開催予定のMSC 96において、STCW条約の改正案が採択され、2018年1月1日から発効する見込み。なお、極海コードの概要は別添2参照。

3. 大型コンテナ船の安全対策

(1) 背景

2013年6月、我が国の造船所で建造され、我が国の海運会社が運航していた大型コンテナ船「MOL COMFORT」号がインド洋を航行中に船体中央部が折損し、沈没しました。この事故を受け、我が国では大型コンテナ船の今後の安全対策のあり方について検討を行うため、「コンテナ運搬船安全対策検討委員会」を設置し、2015年3月に事故原因の推定と再発防止策をとりまとめました。(別添3参照)

(2) 今次会合の結果

今次会合においては、検討委員会の報告書及び再発防止策について我が国よりバハマと共同で報告し、国際船級協会連合(IACS)に対し、統一規則における再発防止策の反映に関する検討を要請し、今後の委員会に報告を求めました。この結果、次回会合においてIACSから、統一規則上の再発防止策について報告されることになりました。なお、IACSは、委員会後に日本の再発防止策を取り入れた国際規則を2016年7月から実施することを明らかにしました。

4. 新規作業計画

(1) 漁船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約(STCW-F)の見直し

1995年に採択されたSTCW-F条約は2012年に発効しましたが、採択以降約20年間にわたり一度も改正されておらず、近年の社会情勢の変化等に対応できていない規定があり、これを一因として、我が国も含めてSTCW-F条約を締結していない国が多い状況にあります。

今次会合では、我が国をはじめカナダ、アイスランド、ニュージーランド及びノルウェーが提案したSTCW-F条約を包括的に見直すための新規作業計画が承認されました。今後は、人的要因・訓練・当直小委員会(HTW)において具体的な審議項目を検討し、2018年を目途に見直し案をとりまとめる予定です。

(2) 係船設備の配置改善の検討

各国で係船索破断による事故が多発していることを受け、デンマーク等から船上係船設備の配置について、事故発生の危険性を評価し、最適な設計を要求するためのSOLAS条約附属書の改正に係る新規作業計画案が提案されました。一方、本提案に対し、我が国から、港湾側でも死傷事故が発生しており、その原因は係船索の保守不良による係船索の破断であることから、係船索の保守に関するガイドラインも併せて策定すべき旨提案しました。

審議の結果、「係船設備の配置の最適な設計を要求するためのSOLAS条約附属書の

改正」及び「係船索の保守に関するガイドラインの策定」を併せて、2017年を目標に船舶設計・建造小委員会（SDC）で検討することになりました。

5. その他（条約附属書等の改正案採択）

今次会合において採択されたその他の義務的要件の改正は以下のとおりです。これらは、2017年1月1日に発効する予定です。

（1）SOLAS 条約附属書

- タンカーの荷役時に貨物タンクに過剰な圧力が加わることを防止するための二次的手段として大容量の圧力調整弁の各タンクへの設置を義務付ける改正【II-2章】
- ロールオン・ロールオフ船の閉囲された車両区域に空気品質制御システム（Air Quality Control System）を任意で設置した場合に換気回数又は換気量を減らすことを認めるための改正【II-2章】

（2）国際海上固体ばら積み貨物コード（以下「IMSBCコード」と言います）

- IMSBCコード未掲載の物質18種類を新規に取り入れる改正
- 液状化物質を運送する船舶に要求される水分値計測等の要件を、空気圧による荷役を行う船舶（セメント運搬船等）について免除する改正
- 荷送人に対する推奨要件（非義務）として、貨物を運送するにあたって記載する貨物情報に、海洋汚染物質（HME）に該当するか否かを記載するよう要求する改正

6. その他（条約附属書等の改正案承認）

今次会合において承認されたその他の義務的要件の改正案は以下のとおりです。これらは、次回以降の会合において採択される見込です。

（1）SOLAS 条約附属書第 II-2 章

- 36人を超える旅客を運送する旅客船に避難解析を義務づける改正

（2）火災安全設備のための国際コード（FSSコード）の改正

- 自動スプリンクラ設備に使用される水の水質チェック要件を追加する改正

（3）検査強化プログラムコード（ESPコード）の改正

- タンク等の閉所の検査時にバックアップチームを配置する要件を本文中から削除し、閉囲区画に立入る際の勧告に関するIMO決議（Resolution A.1050(27)）を参照する改正

以上

国際ガス燃料船安全コード(IGFコード)

別添1

==背景==

- 大気汚染防止の観点から、次世代の船舶燃料として天然ガスの利用の検討が活発化
- 北欧を中心に内航フェリー、洋上作業船等で天然ガス燃料船の普及が進む（現在40隻以上が就航）
- 国際海事機関(IMO)では、2009年「天然ガス機関を使用する船舶の安全に関する暫定ガイドライン」を策定
- ガス燃料船の安全性向上のため、拘束力をもつ規則が必要との機運の高まりから、義務的基準の策定作業が開始

==国際ガス燃料船安全コード(IGFコード)の概要==

天然ガスの特性※を考慮し、天然ガス燃料の使用に特化した船舶の安全要件を規定

※天然ガスの主な特性

- ・ 重油より低い温度でも引火するため、従来の船舶より火災リスクが高い
- ・ 目に見えないため、燃料漏れに気づかない可能性がある

■適用船舶

- ・ 発効日(2017年1月1日)以降に建造契約が結ばれたガス燃料船
- ・ 発効日以降にガス燃料を使用する機関に換装した船舶
- ・ 貨物を燃料に使用する液化ガス運搬船を除外 等

■主な安全要件(SOLAS条約・STCW条約関係)

- ・ 船舶の衝突又は座礁による損傷を防ぐため、燃料タンクおよび燃料配管は外板から0.8m以上離すこと
- ・ ガス漏れによる火災・爆発の防止のため、機関室等に適切なガス検知装置を設置すること
- ・ ガス燃料供給時の急激なタンク内圧力上昇を防ぐため、燃料タンクに温度計を設置してモニタリングすること
- ・ ガス燃料船に乗り組む船員のガス燃料供給等についての訓練要件を定めること

■我が国への影響

- ・ LNG貨物船建造の技術的知見を生かし、ガス燃料船の安全性を向上させるための基準作成に貢献。
- ・ 国際基準が整備されたことにより、設計・建造時の要件が明確化され、ガス燃料船の受注活動の一助。



Eidesvik社Viking Energy
(洋上作業船、DFタイプ、船長95m)

極海コード(ポーラーコード)の策定

別添2

==背景==

- ・極海は気象・海象条件が厳しく、船舶の航行に伴う安全・環境上のリスクが高い。
- ・IMOは、極海の特異性を考慮した極海ガイドラインを2009年に策定。その後、義務的に適用される規則策定の審議を開始。
- ・2014年11月に海上人命安全条約(SOLAS条約)改正案を採択。2015年5月に海洋汚染防止条約(MARPOL条約)改正案を採択。

==極海コード(案)概要==

海上人命安全条約(SOLAS条約)、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)及び船員訓練・資格証明・当直基準条約(STCW条約)の改正により、各条約の要件に、極海特有の事情を勘案した上乗せ要件を適用する。

==適用船舶==

- 安全要件(SOLAS条約・STCW条約関係)
極域を航行する船舶であって、国際航海に従事するすべての旅客船及び総トン数500トン以上のすべての貨物船(ただし、構造に係る要件は、新造船のみ)
- 環境保護要件(MARPOL条約関係)
構造に係る要件は、新造船のみ、排出規制等運行上の要件は現存船。

==SOLAS条約に係る主な上乗せ要件==

船体構造	船体外板と氷との衝突を考慮し、外板に予備厚を設ける
復原性	着氷による重量の増加した状態での非損傷時復原性を考慮
航海設備	氷の位置情報を表示できる装置の設置(専用レーダー)・遠隔操作可能なサーチライトを2台設置
凍結防止装置	機関への配管、消火管系統及び避難経路等へのヒーティングケーブル設置等
通信	航空機との通信装置の備え付け

==MARPOL条約及びSTCW条約に係る主な上乗せ要件==

油汚染防止	油及び油性混合物の排出を原則禁止
船員の訓練	海水の状態・船種・職位に応じた訓練を義務づけ



北極海

==対象海域==



南極海

==今後の発効までの予定(最短路スケジュール)==

- 2016年5月 STCW条約改正案の採択
- 2017年1月 極海コード・SOLAS条約・MARPOL条約改正の発効(極海コードの義務要件のうち、船員関係のみ推奨要件として扱う。)
- 2018年1月 STCW条約改正の発効(極海コードの義務要件のうち、船員関係の要件を強制化。)

コンテナ運搬船安全対策検討委員会最終報告書の概要

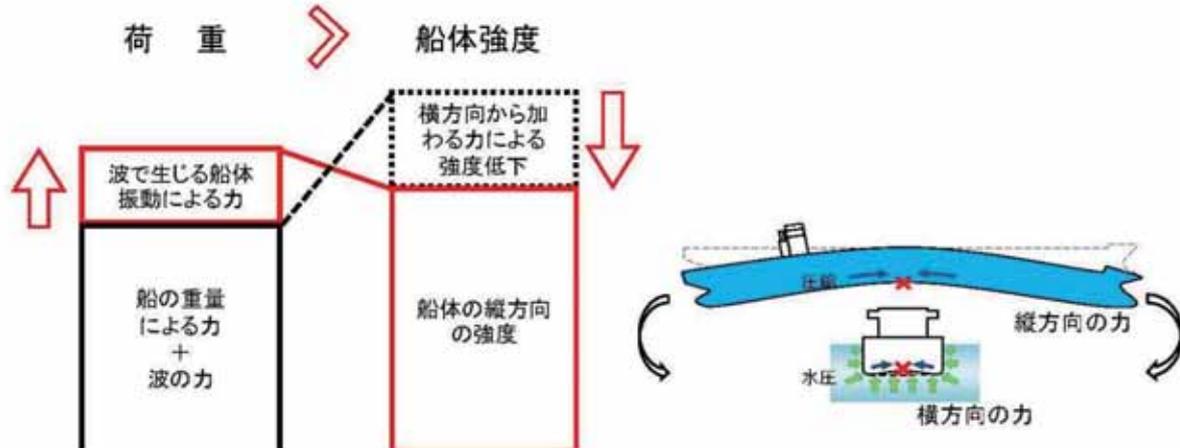
1. 事故原因の推定

・船舶の強度に関する安全基準は、船体にかかる力より、船体の強度が上回り、かつ、それに安全上の余裕を加えている。事故船は現在の基準を満たしていた。

[参考:日本の基準は、国際海事機関(IMO)及び検査機関の国際団体の基準を満たしている。]

・事故時の状況を詳細に再現する解析を行った結果、従来の安全基準では十分に考慮されていなかった2種類の力の影響で、事故船では、船体に加わった力が船体強度を上回り、折損に至ったと推定される。

- 「波の衝撃で生じる船体振動による力」により、船体に加わる力が増大する。
- 「横方向から船体に加わる力」の影響により、船体の縦方向の強度が低下する。



なお、他の設計のコンテナ船では、同様の解析の結果、強度が力を上回ることを確認している。

2. 提言

大型のコンテナ船(8000TEU級以上)の構造強度に関する検査機関の規則に関し、「波の衝撃で生じる船体振動による力」及び「横方向から船体に加わる力の影響」を考慮する規則とすることを提言する。

議題 15 「海賊及び船舶に対する武装強盗」

ハイ・リスク・エリアの見直しに関する提案について (MSC/95/15/1、MSC95/15/5)

<概要>

国際海運団体が作成した「ベスト・マネージメント・プラクティス 4 (BMP4) ※」に定義される「ハイ・リスク・エリア」の見直しについて、当該エリア沿岸国が提案。

※ 海賊の襲撃を回避・防止・遅延するため、危険な海域及び同海域を航行する船舶に推奨される安全対策等について取りまとめられたもの。

エジプトの提案

- 業界が、ハイ・リスク・エリアから、スエズ及び紅海からバブ・エル・マンデブ海峡に至る海域を除くこと。
- ハイ・リスク・エリアの範囲を明確にするため、委員会が Circular の発出 について検討すること。

オマーンの提案

- ハイ・リスク・エリアから オマーン海 (the Sea of Oman) を除くため、委員会が行動すること。

<審議結果>

海賊による襲撃が発生していないにもかかわらず、事前の自衛措置が推奨されている海域とされているため、ハイ・リスク・エリアという文言が不適切である可能性があるとし、脅威評価を踏まえ、国際海運団体がハイ・リスク・エリアの改正のための必要な手続きを行うよう記載された Circular が発出された。

海賊及び武装強盗事案の届出に関する見直し及び分析 (MSC95/15/4)

<概要>

IMO サイトにおいて、海賊行為及び武装強盗事案が掲載されているが、沿岸国から迅速な報告がなされていないこと、また不確かな情報が掲載されていることにより被疑者に対する適切な対処を実施できないことを理由に、事案情報の精度向上を目的としたガイドラインの作成のためのコレスポンスグループの設置、及び各国のフォーカルポイントの設定を提案。

<審議結果>

既存の「海賊行為及び武装強盗事案の予防・抑止のための政府に対する推奨事項 (MSC. 1/Circ. 1333)」を改正し、各国のコンタクトポイントが設定されることとなった。

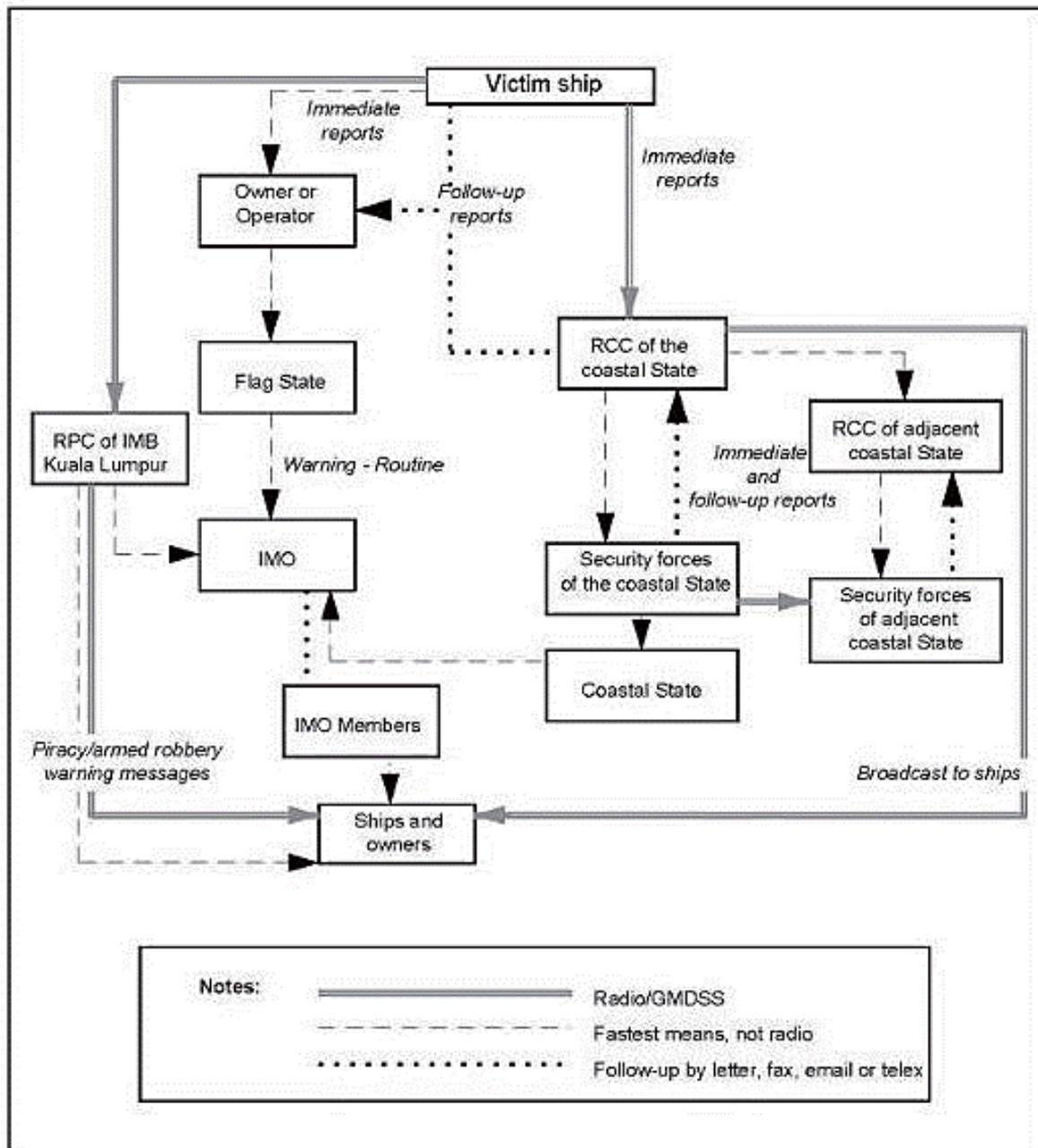
BMPで定められているハイリスクエリア



※ BMP4 から引用

APPENDIX 1

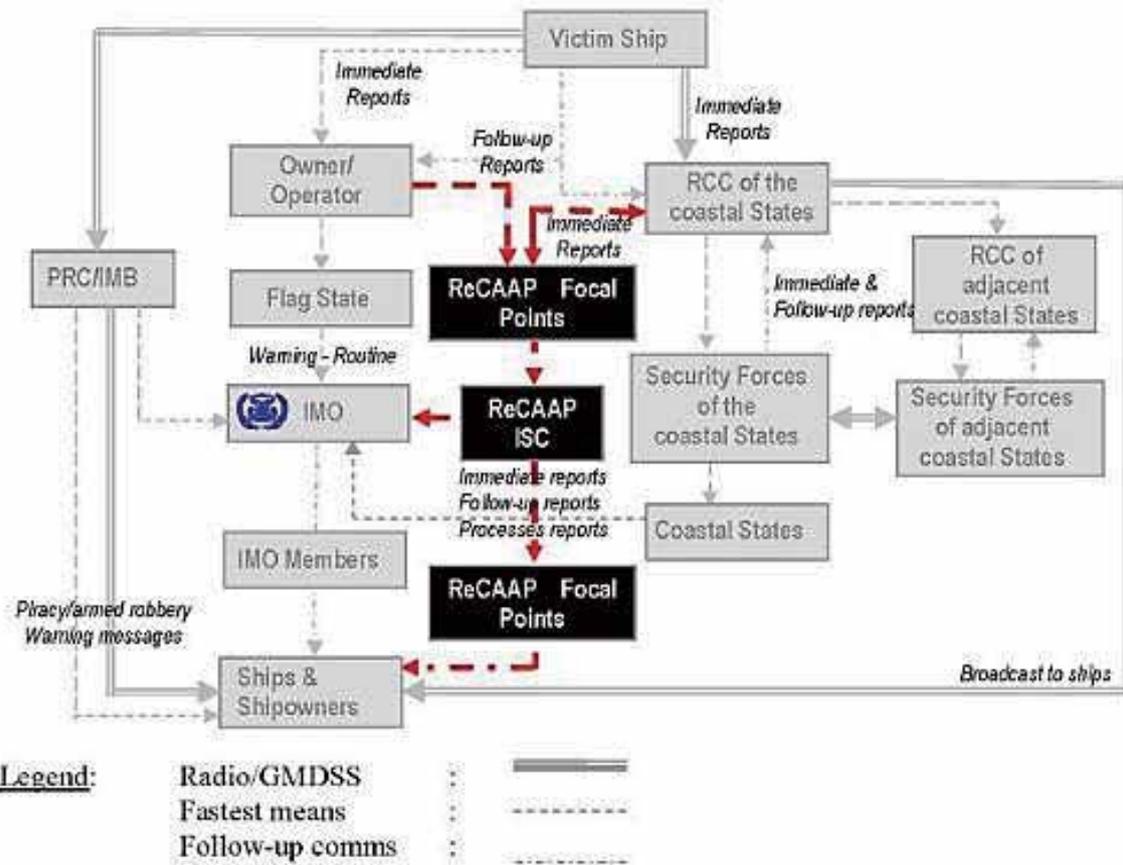
STATISTICS, FLOW DIAGRAMS AND OTHER RELEVANT INFORMATION



Flow diagram for attacks in coastal waters

APPENDIX 2

FLOW DIAGRAM FOR REPORTING INCIDENTS IN ASIA



Notes:

1. In the Asian region, the RCCs of some ReCAAP Contracting Parties are also their ReCAAP Focal Points (FPs). These Focal Points also disseminate incident information internally to their respective RCCs, maritime authorities and law enforcement agencies as appropriate.
2. Coastal States (in the context of this addendum) refer only to those who are Contracting Parties to the ReCAAP.
3. The incident reporting process in Asia does not change other reporting processes for incidents already in practice.

海上安全委員会 第95回会合の報告（仮訳）

目次

セクション		ページ番号
1.	はじめに — 議題の採択	20
2.	他の機関の決定事項	21
3.	義務的要件の改正の検討と採択	22
4.	海事保安強化のための措置	49
5.	目標指向型の新造船構造基準	53
6.	旅客船の安全	58
7.	LRIT データセンターの監査及び実績見直し	60
8.	貨物運送小委員会関連	62
9.	人的因子・訓練及び当直小委員会関連	63
10.	設計・建造小委員会関連	70
11.	航行安全、無線通信、捜索救助小委員会関連	78
12.	設備小委員会関連	81
13.	新規則実施に関する能力開発	90
14.	一般貨物船の安全を含む総合安全評価	91
15.	海賊及び船舶に対する武装強盗	92
16.	条約の実施と関連事項	98
17.	他の組織との関連	99
18.	委員会指針の適用	100
19.	作業計画	101
20.	2016年の議長及び副議長の選出	116
21.	その他の議題	116
22.	他のIMOの組織に要請される事項	126

1. はじめに — 議題の採択

1.1 海上安全委員会の第 95 回会合が 2015 年 6 月 3 日から 12 日までの間、国際海事機関 (IMO) 本部において、Christian Breinholt (デンマーク) 議長の下に開催された。委員会副議長 Abdullah Muhammad Segar (シンガポール) 大佐も列席した。

1.2 この会合には、文書 MSC 95/INF.1 において一覧で示されるように、加盟国及び準加盟国の代表団、国連プログラム、特別機関及びその他の機関の代表者、協力協定を締結している政府間組織のオブザーバー、及び諮問資格を持つ非政府組織のオブザーバーが出席した。

1.3 会合にはその他、理事会議長 Mr. Jeffrey G. Lantz (米国)、海洋環境保護委員会議長 Mr. Arsenio Dominguez (パナマ)、簡易化委員会議長 Mr. Yury Melenas (ロシア連邦) が出席した。

事務局長による開会の辞

1.4 事務局長は出席者に対し歓迎のあいさつに続き開会の辞を述べた。その全文は以下のリンクの IMO ウェブサイトからダウンロードが可能である。

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>

議長の言葉

1.5 議長は開会の辞を述べた事務局長に感謝の意を述べ、事務局長の助言と要請は、委員会の協議で必ず考慮されることを言明した。

旅客船「東方之星」(Eastern Star) の転覆事故

1.6 事務局長は、長江(揚子江)における旅客船「東方之星」(Eastern Star) の転覆事故について哀悼の意を表し、これに対し中国の代表団は心から感謝の意を表し、委員会に対して中国当局が捜索・救助作業のための最大限の資源・勢力を投入していることを伝えた。

議題の採択と関連事項

1.7 委員会は議題(MSC 95/1)を採択し、日々の進捗に応じて調整が加えられるとの理解のもと、暫定的なタイムテーブル(MSC 95/1/1)及びその改正事項に従って作業を実施することに同意した。これに関して、バングラデシュの代表団は、附属書 27 に記されて

いる声明を出した。さらにマルタの代表団は、海を経由した混合移民に関連した問題について話し合いをするための独立した補足的議題項目が含まれていないことに対して異議を申し立てた（21.1を参照）。採択された議題は、各議題項目に基づき検討される文書一覧と共に、文書 MSC 95/INF.21 に示されている。

信任状

1.8 委員会は、会合に出席している代表団の信任状が正式、かつ適切な書式により作成されたものであると記録した。

2. 他の機関の決定事項

C 113、LEG 102、及びMEPC 68の結果

2.1 委員会は、C 113 (MSC 95/2)、LEG 102 (MSC 95/2/1)、及びMEPC 68 (MSC 95/2/2) の決定を記録し、該当する議題項目に基づき適切な措置を講じた。

PPR 2の結果

2.2 委員会は、汚染防止・対応小委員会（PPR）の第2回会合で求められた措置（PPR 2/21、PPR 2/21/Add.1、及び MSC 95/2/3）について検討した。その主な内容を以下に示す。

- .1 酸素依存阻害物質（oxygen-dependent inhibitors）を必要とする製品に関する SOLAS 規則 II-2/16.3.3 の統一解釈の草稿を承認し、議題項目 3 に基づき設立された義務的要件の改正の検討と採択に関する起草部会に、委員会による検討と承認に向けて関連する MSC 回章の草稿を作成するように指示した。
- .2 MEPC 68 の決定に同意し、酸素依存阻害物質を必要とする製品に関する IBC コード 15.13.5 の統一解釈の草稿を承認し、上記の起草部会に、委員会の検討と承認に向けて関連する MSC-MEPC 回章の草稿を作成するように指示した。
- .3 船舶の航行中におけるばら積み液体貨物の混合と製造プロセスの禁止に関する SOLAS 規則 VI/5-2 についてより良好な理解が得られており、これにより当該規定の適用に関してより詳しいガイダンスを策定する必要はないことを記録した。これに関して、オランダの代表団は、このような SOLAS 規則 VI/5-2 のより良好な理解を、当該規定の適正な解釈、並びに完全かつ適切な遂行につなげるべきとの見解を示した。

起草部会による報告

2.3 起草部会からのこの議題項目（MSC 95/WP.6）に関する報告部分を検討した後、委員会は以下を承認した：

.1 酸素依存阻害物質を必要とする製品に関するSOLAS規則II-2/16.3.3の統一解釈に関する文書MSC.1/回章1501、及び

.2 酸素依存阻害物質を必要とする製品に関する IBC コード 15.13.5 の統一解釈に関する文書 MSC-MEPC.5/回章 10

3. 義務的要件の改正の検討と採択

一般

3.1 1974年SOLAS条約の締約政府は、以下に対する改正提案についての検討と採択を求められた。

.1 条約第 8 条の規程に基づいた、1974 年 SOLAS 条約、及びその改正事項の第 II-1 章と第 II-2 章、並びに附属書の付録（証書様式）、及び

.2 条約第8条の規程、及び規則VI/1-1.1に基づいた、国際海上固体ばら積み貨物（IMSBC）コード。

3.2 SOLAS 条約第 8 条(b)(iii)及び同(iv)に従い、1974 年 SOLAS 条約の締約政府の 3 分の 1 以上が、拡大海上安全委員会による当該改正の検討と採択に出席した。SOLAS 条約第 8 条(b)(i)に従い、2014 年 12 月 2 日付回章 No.3513、2014 年 11 月 17 日付回章 No.3488 及び No.3489 それぞれにより、1974 年 SOLAS 条約と当該条約に基づく義務的コードの改正提案が、すべての IMO 加盟国と当該条約の締約政府に対して回章に付された。

3.3 1978 年 SOLAS 議定書の締約国は、当該議定書附属書の付録について提案される改正の検討と採択への参加を求められた。1974 年 SOLAS 条約第 8 条(b)(iii)及び同(iv)、並びに 1978 年 SOLAS 議定書第 2 条に従い、議定書の当事国の 3 分の 1 以上が、拡大海上安全委員会による改正の検討と採択に出席した。1978 年 SOLAS 議定書について提案された改正は、SOLAS 条約第 8 条(b)(i)及び 1978 年 SOLAS 議定書第 2 条に従い、2014 年 12 月 2 日付回章 No.3515 により、すべての IMO 加盟国及び 1978 年 SOLAS 議定書締約国に対して回章に付された。

3.4 1988年 SOLAS 議定書の締約国は、当該議定書附属書について提案された付録の改正の検討と採択への参加を求められた。1974年 SOLAS 条約第8条(b)(iii)及び同(iv)、並びに1988年 SOLAS 議定書第6条に従い、当該議定書の締約国全体の3分の1以上が、拡大海上安全委員会による当該改正の検討と採択に出席した。1988年 SOLAS 議定書について提案される改正は、SOLAS 条約第8条(b)(i)及び1988年 SOLAS 議定書第6条(c)に従い、2014年12月2日付回章 No.3516により、すべてのIMO加盟国と1988年 SOLAS 議定書締約国に対して回章に付された。

3.5 1978年 STCW 条約の締約国は、当該条約第V章及びSTCWコードに新たに加えられた節A-V/3及びB-V/3について提案される改正の検討と採択への参加を求められた。1978年 STCW 条約第12条(1)(a)(iv)及び規則I/1.2.3に従い、当該条約の締約国の3分の1以上が、拡大海上安全委員会による当該改正の検討と採択の期間に出席した。1978年 STCW 条約並びにSTCWコードのA部及びB部について提案される改正は、当該条約第12条(1)(a)(i)に従い、2014年12月2日付の回章 No.3508により、すべてのIMO加盟国及び締約国に対して回章に付された。

3.6 また、委員会は以下に関するMSC回章の草稿について検討と承認を求められた。

- .1 船長の指示に基づく貨物油タンク境界の圧力試験に関するガイダンス
- .2 固定ガス消火システムが免除される、あるいは固定ガス消火システムが効果的ではない固体ばら積み貨物の一覧 (MSC.1/回章1395/Rev.1)
- .3 国際海上固体ばら積み貨物 (IMSBC) コードに一覧で示されていない貨物とそれらの輸送条件の情報の提出、及び書式への記入に関するガイドライン (MSC.1/回章 1453)
- .4 液化する可能性がある固体ばら積み貨物に含有する水分のサンプリング、試験、及び管理の手順を策定及び承認することに関するガイドラインの改正 (MSC.1/回章 1454)。

1974年 SOLAS 条約について提案される改正

SOLAS条約第II-1章について提案される改正

パートA – 総則 – 規定2 – 定義

パートF – 代替的な設計と配置 – 規則55.1 – 目的

パートF – 代替的な設計と配置 – 規則55.2 – 総則

パートF – 代替的な設計と配置 – 規則55.3 – 工学分析

新規パートG – 低引火点燃料を使用する船舶 – 規則56 – 適用

新規パートG – 低引火点燃料を使用する船舶 – 規則57 – 低引火点燃料を使用する船舶に関する要件

3.7 委員会は、BLG 17、CCC 1、及びMSC 94で策定された極海コードとIGFコードに関する合同作業部会が、MSC94による承認を受けているガスまたはその他の低引火点燃料（IGFコード）を使用する船舶の安全性に関する国際コードを義務化するために、SOLAS第II-1章の改正を起草していることを想起した。

主権免除船舶

3.8 委員会は、主権免除船舶に対してIGFコードの義務的な適用を免除する新しいSOLAS規則II-1/56の草稿の第5項の削除を提案する文書MSC 95/3/18（オランダとスペイン）について検討し、議論の間に以下の見解を記録した：

- .1 政府が所有する船舶はIGFコードの適用から除外されるべきではない。なぜなら当該コードは、すべての船舶により満たされるべき基本的な安全上の規定を含むとの理由で、政府が所有する船舶を対象とする免除事項を含まない、SOLAS第II-1章及び第II-2章の規程について詳述しているからである。
- .2 SOLAS規則II-1/56.5草案は明確な規定を行い、他のSOLAS規則（例えば、SOLAS規則V/1.1、XI-2/2.3、及びXIV/2.4）との整合性を有している。
- .3 SOLAS第IX章と第XI-2章は船舶の設計、装備、及び配置よりもむしろ、監査や安全上の手続きに関連した、政府が所有する船舶の除外事項を含んでいる。
- .4 政府が所有する船舶に対する除外事項をSOLAS第XIV章（極海での船舶の運航に関する安全措置）に含める根拠となる理由は、技術的な検討の範疇を超えている。
- .5 政府が所有する船舶を含めるためにIGFコードの範囲を拡大することは、技術的な問題であるだけでなく、国家の主権にも関わる。
- .6 政府が所有する船舶は、実施することが求められる可能性がある固有の非商業的なミッションを考慮した、多様で、しばしばより厳格な基準に従って設計、建設、及び運航されている；

.7 SOLAS 条約に含まれる船舶よりも厳格な要件を満たす政府が所有する船舶とは通常、海軍の船舶である。これに対し、政府が所有する他の船舶は、設計、装備、及び配置に関して SOLAS、並びにこの背景において IGF コードに準じるべきである；

.8 SOLAS 規則 II-1/56.5 の草稿は、文書 MSC 95/3/18 の中で挙げられた安全上の懸念事項に対処するものである。なぜなら、それは政府により運航される船舶が IGF コードに一致した方法による行動をとるべきであると規定しているからである。

3.9 上記の見解を検討した後、委員会は、SOLAS規則II-1/56の草稿の第5項を保持するとの決定を下した。

ガス輸送船を対象としたIGFコードの適用除外

3.10 残る SOLAS 第 II-1 章に関する改正草稿、具体的には新しい SOLAS 規則 II-1/56.4 の草稿を検討することで、委員会は、IACS が MSC 94 に対し、IGF コードと IGC コードの両方が同時に同一のガス輸送船に適用される場合、例えば船舶でのタンクの配置場所や緊急停止 (ESD) 保護スペースに関する 2 つのコード間で相異なる要件を適用する際に困難な状況が生じると伝えたことを想起した。

3.11 これに関連し、委員会はIACSのオブザーバーの見解を記録した。その見解は、MSC 94で承認され、文書MSC 95/WP.5の附属書1に記されているように新しい SOLAS規則II-1/56.4の草稿は、IGCコードにおける代替的設計に関する既存の規定により個別的にガス輸送船の貨物以外の低引火点燃料の使用を承認するための余地を残さない。なぜなら、SOLAS規則 II -1/56.4の草稿は、貨物から生じるボイルオフ・ガスが燃料として使用される場合を除くすべての場合にIGFコードを適用することを求めているからである。

3.12 次に、IACSのオブザーバーは委員会に対し、IGFコードを貨物由来の蒸気でもボイルオフでもない専用の低引火点燃料を使用するIGCコード船舶に適用するべきか否かを明確にするように求めた。

3.13 IACSによる明確化の要求を検討することで、委員会は、CCC 1が貨物由来の蒸気やボイルオフ以外のガス又は低引火点燃料を使用していないガス輸送船にIGFコ

ードを適用するべきではないことに同意したことを想起した。これにより、SOLAS規則II-1/56.4が文書MSC 95/WP.5の附属書1に示されるように起草された。

3.14 委員会はまた、MSC 94においてIACSのオブザーバーが単一の液化ガス輸送船に2つのコード（すなわち、IGFコード及びIGCコード）を適用することで生じる潜在的な難しさ（例えば、複数の解釈による問題や二重認定の要件）という問題を挙げたことを想起した。

3.15 委員会はさらに、IGFコードとIGCコードの間で相反する要件から生じる難しさは、承認及び認定について責任を担う行政機関により個別的に解決され得るとの見解に基づき、MSC 94がSOLAS規則II-1/56.4を変更せずに保持することを決定していたことを想起した。

3.16 この会合で再び当該問題が取り上げられたことで、委員会は、上記の船舶へのIGFコードの適用に関する問題を明確化する目的で、IGCコードの適用対象となる、貨物由来の蒸気やボイルオフではない専用の低引火点燃料を使用する船舶にIGFコードを適用するべきか否かの方針決定を下すことに同意した。

3.17 この後、委員会はこの問題に関して表明された以下の見解について検討した。

.1 IGFコード及びIGCコードの両方をガス輸送船に適用する場合、液化ガス・タンカーに関するSTCW規則V/1-2に基づき認定される船員もIGFコードの適用対象となる船舶に関するSTCW規則V/3に基づき認定される必要があるであろう。

.2 「貨物」という語がSOLAS規則II-1/56.4の草稿から削除される場合、個別的に追加的なリスクの評価なしに、ガス輸送船は貨物由来の蒸気又はボイルオフから抽出されたわけではない低引火点燃料を使用することができるのである。

.3 IGCコードに完全に準拠している船舶は、低引火点燃料がどの由来であるかに関係なく、IGFコードに従う必要はないはずである。

.4 ガス輸送船へのIGFコードとIGCコードの二重適用は回避するべきであり、この問題を個別的に検討するように行政機関に委ねない方がよい。なぜなら統一的な適用を達成することが困難になるからである。

.5 IGFコードを貨物ではない低引火点燃料を扱うIGCコードの適用対象で

ある船舶に適用しない場合、燃料タンクの配置場所に関する問題は入念に検討されるべきである。

そして委員会は、貨物ではない低引火点燃料を扱う IGC コード船舶であっても、IGF コードをその IGC コードの適用対象となる船舶に適用するべきではないことに同意した。この結果、委員会は作業部会に対し、上記の方針決定を反映させるために SOLAS 第 II-1 章に必要な修正を加えるように指示した。

3.18 SOLAS 第 II-1 章の改正草稿に関連するすべての事項を検討した後、委員会は、上記の方針決定 (3.17 を参照) を反映させるために、必要に応じて編集上の改善を適宜含んだ修正を加えることになる、提案された改正の内容について確認した。

SOLAS第II-2章について提案された改正

規定4 – 発火の確率

規定11 – 構造的な完全性

規定20 – 車両の保護、特別なカテゴリ、及びロールオン・ロールオフ空間

3.19 委員会は、BLG 17、CCC 1、及びMSC 94で設立された極海及びIGFコードに関する合同作業部会が、IGFコードを義務的なものにするために、MSC 94によりすでに承認されていたSOLAS規則II-2/4.2の改正草稿を作成していたことを想起した。

3.20 SOLAS 規則 II-2/4.2 の改正草稿案を検討することで、委員会は、1974 年 SOLAS 条約及び関連する義務的要件の改正の草稿に関するガイダンス (MSC.1/回章 1500) に従い、SOLAS 規則 II-2/4.2.に基づく既存の貨物船に対する現行の許可が維持されることを保証するためにそれらが修正されるべきであることに同意した。

3.21 委員会はまた、SOLAS規則II-2/45.3.2.2の改正草稿、並びにSOLAS規則II-2/11及びII-2/20の改正草稿がSSE 1により作成され、MSC 94により承認されていたことを想起した。

3.22 SOLAS規則II-2/20を背景に、委員会は、MSC 94がSSE 2に対し、一貫性を確保する目的で、SOLAS規則II-2/19と共にSOLAS規則II-2/20.3の改正の承認済み草稿を検証するよう指示したことを想起した。

3.23 これに関連し、委員会はこの問題に関する SSE 2 から生じる緊急的な事案について検証した後、文書 MSC 95/12 の 2.2 に記されるように、SOLAS 規則 II-2/20.3 の改正草稿に提案された修正事項に同意した。

3.24 次に委員会は、SOLAS 規則 II-2/4.2 の同意済み修正事項、及び編集上の改善が加えられる、SOLAS 規則 II-2/20.3 の修正事項草稿を含む SOLAS 第 II-2 章について提案される修正事項の内容を確認した。

規定18 – ヘリコプター関連施設

3.25 委員会は、SOLAS規則II-2/18の改正草稿がMSC 92により承認され、採択の段階でMSC 93が当該改正草稿をさらなる検討のためにSSE 2に付託することを決め、当該改正草稿を完成させるために会合を一回開催することが必要であったことを想起した。

3.26 SOLAS 規則 II-2/18 の改正草稿と関連し、委員会は、SSE 2 が FSS コードに新たに第 17 章を作成し、MSC 96 による採択を視野にこれが議題項目 12 (SSE 2 から生じた緊急事項) に基づき検討され、承認を求めることになることを記録した。

3.27 FSSコードに新たに第17章を作成することを決めたことの結果として、SSE 2 は、FSSコードに新たに作成された第17章と共に、この会合ではなくMSC 96により採択されることを視野に入れ、委員会に対してSOLAS規則II-2/18の改正草稿に加えられる間接的な修正事項について検討するように要求した。

3.28 上述の経緯を考慮し、委員会は、議題項目 12 に基づき SOLAS 規則 II-2/18 の改正草稿への間接的な修正事項について検討することを決めた (12.16 を参照)。

SOLAS条約附属書の付録 (証書様式) について提案される改正

旅客船安全認定書式

貨物船安全構造認定書式

3.29 委員会は、MSC 94により承認されたSOLAS条約附属書の付録 (証書様式) の改正草稿が、IGFコード認定の要件に対応するために、CCC 1及びMSC 94において設立された極海及びIGFコードに関する合同作業部会により策定されていたことを想起した。

3.30 委員会は、改正草稿に対してコメントがなかったことを記録し、必要な場合に編集上の改善を加えるものとして、提案された SOLAS 条約附属書付録の改正の内容を確認した。

提案された改正の発効日

3.31 委員会は、今次会合で採択が提案されている SOLAS 第II-1章、第II-2章、及び附属書の付録の改正が2016年7月1日に受け入れられ、2017年1月1日に発効すると見なされるべきであることに同意した。

1978年 SOLAS 条約議定書について提案された改正

1978年 SOLAS 条約議定書附属書の付録について提案された改正

貨物船安全構造認定書式

3.32 委員会は、1978年 SOLAS 条約議定書について提案された改正が MSC 94 により承認されていたこと、及び1974年 SOLAS 条約附属書の付録、及び1988年 SOLAS 条約議定書附属書の付録を IGF コード認定に関連する1978年議定書附属書の付録と統一させるために当該改正で構成される変更事項が求められていたことを想起した。

3.33 委員会は、1978年 SOLAS 条約議定書附属書の付録の改正草稿について意見が提出されていないことを記録し、必要な場合は編集上の改善を加えることになる内容を確認した。

提案された改正の発効日

3.34 委員会は、今次会合で採択が提案されている1978年 SOLAS 条約議定書の改正が、2016年7月1日に受け入れられ、2017年1月1日に発効するものと見なされるべきであることに同意した。

1988年 SOLAS 条約議定書について提案される改正

1988年 SOLAS 条約議定書附属書の付録について提案される改正

旅客船安全認定書式

貨物船安全構造認定書式

貨物船安全認定書式

3.35 委員会は、1988年 SOLAS 条約議定書について提案される改正が MSC 94 により承認されていたこと、及び1974年 SOLAS 条約附属書の付録と1978年 SOLAS 条約議定書附属書の付録を IGF コード認定に関連する1988年議定書附属書の付録と統一するために、当該改正を構成する変更事項が求められていたことを想起した。

3.36 委員会は、1988年 SOLAS 条約議定書附属書の付録の改正草稿について意見が提出されていないことを記録し、必要な場合に編集上の改善を加えることになる内容を確認した。

提案された改正の発効日

3.37 委員会は、今次会合で採択が提案されている 1988 年 SOLAS 条約議定書の改正が、2016 年 7 月 1 日に受け入れられ、2017 年 1 月 1 日に発効と見なされるべきであることに同意した。

SOLAS条約に基づく義務的なコードについて提案されている改正

IMSBCコードについて提案されている改正

3.38 委員会は、CCC 1 が以下に示すように IMSBC コードの改正草稿を 2 セット用意することに同意したことを想起した。

.1 採択を視野に入れて MSC 95 に直接提出される、E&T 22 により完成予定の、HME 物質に関連する事項を除く、改正草稿 (03-15) (MSC 95/3 /Add.1、附属書1)、及び

.2 助言を求めため MEPC 68 に提出され、MEPC 68 の助言を考慮して採択を視野に入れ MSC 95 に提出される、海洋環境有害性 (HME) 物質に関連する IMSBC コードの非義務的な改正草稿の個別な 1 セット (すなわち、4.2 と新しく加えられた第 14 節の改正) (MSC 95/3/添付書類 1、附属書 2)

3.39 海洋環境有害性 (HME) 物質に関連する IMSBC コードの非義務的な改正草稿に関して、委員会は、MEPC 68 が委員会に対し、MARPOL 条約附属書 V の規程における重複した文章を第 14 節から削除すること、及び当該節の導入部分を適切に改訂することになる改正草稿を承認する決定に同意するように求めたことを記録した。

3.40 検討を行った後、委員会は、MEPC 68 により提案された今後の方法に同意し、HME 物質に関連した改正草稿について他の意見が提出されていないことを記録した後、MEPC 68 により同意された修正事項が加えられることになる内容を確認した。

3.41 E&T 22 により完成される IMSBC コードの改正草稿 (すなわち、HME 物質に関係しないもの) に関して、委員会は、意見が提出されていなかったことを記録し、内容を確認した。

3.42 船員と船舶の安全性を背景にコードについて提案される改正草稿について話し合う際 (MSC 95/3/添付1、附属書1)、委員会は、1つの義務的要件が単に、船員により遂行される航行時の日常的プロセスに関するものであることを明確に表現する目

的で、火災安全リスク評価について扱う新たに提案されたパラグラフ3.1.2に編集上の修正が加えられるべきであることに同意した。これを背景に、委員会は起草部会に対しこの事項についてさらに検討するように指示した。

3.43 次に、必要な場合は編集上の改善事項を追加的に特定するために、上記の改正草稿の検討を起草部会に付託することに同意した。

提案された改正の発効日

3.44 委員会は、今次会合で採択が提案されている IMSBC コードの改正が、2016年7月1日に受け入れられ、2017年1月1日に発効すると見なされるべきであることに同意した。

3.45 委員会はまた、通常の慣例に従い、SOLAS条約の締約政府が2016年1月1日から自発的に上記の改正を適用することができることにも同意した。

2011年ESPコードについて提案された改正

3.46 委員会は、MSC 94 が 2011 年 ESP コードの改正を採択しており（決議 MSC.381(94)、IACS によるコード全体にわたり認知された組織に関連する用語の使用を統一するための申し出について感謝の意を持って記録したことを想起した。

3.47 これについて委員会は、認知された組織に関する2011年ESPコードに該当する改正を提案している文書MSC 95/3/8 (IACS) を検討の対象とした。

3.48 議論に続き、文書 MSC 95/3/8 において提案された改正が編集上の性質を有することに同意した委員会は、起草部会に対し、決議 MSC.381(94)の本文に上記の修正事項を組み込むことを視野に、MSC 94 (MSC 94/21) 報告書の附属書2の正誤表を作成するように指示した。

ガス又は他の低引火点燃料を使用する船舶の安全性に関する国際コード（IGFコード）の草稿

総論

3.49 委員会は、MSC 94が、この会合での採択を視野にCCC 1により作成されたガス又は他の低引火点燃料を使用する船舶の安全性に関する国際コード（IGFコード）の草稿を原則的に承認したことを想起した。

3.50 委員会はまた、MSC 94 が、とりわけ IGF コード草稿を完成させ、MSC 95 の IGF コード草稿に関する報告書の第 3 部を提出するように指示された極海及び IGF コードに関する合同作業部会を設立したことも想起した。

極海及びIGFコードに関する合同作業部会の報告書（第3部）

3.51 委員会は、作業部会が作成した、作業部会が同意するすべての改正を改正記録として表示したIGFコード草稿を含んでいる合同作業部会の報告書（MSC 95/3/4）の第3部について検討し、当該報告書を総合的に承認した後、文書MSC 95/3/4のパラグラフ31に記されているように、合同作業部会により求められた措置について検討した。特に、委員会は以下を行った。

- .1 部会が同意したIGFコード草稿に含まれる既存の文章の改正（保護的なタンク配置要件には関係しない）を記録した。
- .2 IGF コード草稿のパート C の付録、及び当該コード草稿の 18.3 の関連する改正として、LNG バンカー配達受領書を含めることを記録した。
- .3 LNG燃料の硫黄含有量を示すためにLNGバンカー配達受領書に欄を導入することに関する部会の決定を承認した。
- .4 IGFコード草稿に基づくリスク評価の範囲と方法論に関する部会による話し合いについて記録した。
- .5 保護的なタンク配置要件（すなわち、タンク長さ制限の削除、旅客船を対象にした $f_{CN} = 0.02$ の選択、及び貨物船を対象にした $f_{CN} = 0.04$ の選択）に関連した部会による話し合いと IGF コード草稿の 5.3 の改正を記録した。

3.52 合同作業部会により作成された IGF コード草稿の改訂済み文章を検討した後、委員会は原則として、この問題に関し会合に提出される文書について委員会が行う検討作業に委ねられる改正に同意した。

リスク評価の範囲と方法

3.53 委員会は、MSC 94 で設置された合同作業部会が、リスク評価の範囲と方法に関して話し合い、この問題に関して見解の相違があったこと、及び具体的な提案がなかったことによりセクション 4.2 を改正しないことで合意し、IGF コードに基づき意図されたリスク評価の範囲と方法を明確化するために、加盟国と国際機関がこの会合に具体

的な提案を提出することができたものと認識したことを記録した。

- 3.54 リスク評価の範囲と方法に関して、委員会は以下の文書を検討の対象とした。
- .1 リスク評価/解析を具体的に必要とする IGF コードのパート A-1 の複数の項で特定される要素だけでなく、LNG の設備によって生じない外的な事象（衝突、座礁、火災、及び沸騰する液体が膨張して起きる水蒸気爆発、電気ショック、燃料補給作業、偶発的限界状態、物体の落下など）として天然ガス燃料のリスク解析の範囲を明確にするため、IGF コード草稿について改正を提案する MSC 95/3/11（ノルウェー）。受入可能で認知されたリスク解析技術を指定する新しい項目の導入も提案される。及び
 - .2 コードのパート A-1 に規定される天然ガス燃料に関するすべての規範的な要件が満たされている場合、パート A-1 の該当する項に基づき明示的に示される場合にのみリスク評価/分析が求められることを明確化するために IGF コード草稿について改正を提案する MSC 95/3/15（中国、ドイツ、日本、韓国、スペイン、CESA）。

3.55 上記の文書を検討することで、委員会は、文書 MSC 95/3/15 に記された提案のみが支持を受けたことを記録した。この結果、委員会は作業部会に対し、文書 MSC 95/3/15 に記された提案に基づき IGF コード草稿におけるリスク評価の要件を明確化する任務を課した。

燃料タンクへの偶発的な負荷

3.56 委員会は、燃料タンクへの偶発的な負荷に関連する事項に関して以下の文書を検討の対象とした。

- .1 「メイン・デッキ」という表現が最上部デッキと解釈される場合、LNG 燃料貯蔵タンクの外板の厚さが多くの場合、実用的でなくなり、さらに（又は）追加的なリングが必要となることを理由に、船舶への浸水による負荷に関する 6.4.9.5.2 に明確さが欠如していることを示唆する MSC 95/3/13（日本及びCESA）。角柱タイプ A 又はタイプ B のタンクの場合、外部からの過大な圧力に応じて設計することは実行不可能である。このため、反浮力チョックの構造的な設計のための負荷想定を明確化する目的で、IGF コード草稿の 6.4.9.5.2 の修正が提案された。及び
- .2 IGF コード草稿の 6.4.9.5.2 に従った、浸水状態における円筒型 LNG 燃料

貯蔵タンクの強化に関する3つの事例研究に関する情報を含む MSC 95/INF.9 (日本)。

3.57 上記の文書について検討した後、委員会はさらなる検討を作業部会に付託することを決めた。

燃料補給作業の間における燃料タンク温度のモニタリング

3.58 委員会は、様々な温度の燃料層が確認される場合に、様々な温度の燃料が混ざり合うことで燃料補給作業の間に発生する圧力の急激な上昇を回避し、燃料の攪拌の間に層化の発生を防ぐ目的で燃料温度をモニタリングするために IGF コード草稿の修正を提案する文書 MSC 95/3/14 (日本) について検討した。具体的には、以下を求めるために IGF コード草稿の新しい項である 15.4.11、及び 15.5.1 の改正の導入が提案された。

- .1 各燃料タンクは、真空遮断システムと圧力形成燃料排出装置が備えられたタイプCの独立型タンクでない限り、少なくとも3つの箇所で燃料温度を計測及び表示するために3つ以上の機器が備えられるべきである。
- .2 タンクの温度は燃料補給基地から離れた安全な場所からモニタリングされるべきである。

3.59 上記の文書について検討した後、委員会はさらなる検討を作業部会に付託することを決めた。

旅客船の燃料タンクにとって安全な場所

3.60 委員会は、旅客船の燃料タンクにとって保護的な距離を明確化するためにIGF コード草稿の5.3.3.2と5.3.4.5の修正を提案する文書MSC 95/3/16 (フランスとスペイン) について検討した。

3.61 上記の文書について検討した後、委員会は、提案内容を総合的に支持することを記録し、貨物船にとって安全なタンクの位置に関する要件について同様の明確化も検討され得るとの見解などを対象としたさらなる詳細な検討作業を作業部会に付託することを決めた。

バンカーの安全性に関するチェックリスト

3.62 コードが効力を発する前に実行の標準化を図る目的で、ISO 及び IAPH が作成したサンプルバンカー安全性チェックリストに関する言及を含み、IGF コード草稿の要

件及び提供される参考情報に基づいてサンプルバンカーチェックリストをガイダンスとして発行することを提案する文書 MSC 95/3/20 (米国) を検討し、委員会は、液体及び気体の燃料を使用する船舶に関する ISO 作業部会による LNG 燃料補給に関する関連作業を考慮して当該の提案を総合的に支持することを記録し、さらなる検討のためにこの文書を CCC 2 に送達することを決めた (ISO/TC 8/WG 8)。

IGFコード草稿について提案される明確化と編集上の修正

3.63 委員会は、以下の文書を検討の対象とした。

- .1 明確化と一貫性を確保するため、IGFコード草稿の全体にわたる編集上の修正事項について提案する MSC 95/3/9 (日本)。
- .2 IGF コード草稿の第 6 章 (燃料格納システム) に含まれる数多くの多数の項目に対して編集上の修正を提案する MSC 95/3/12 (ノルウェー)。
- .3 IGF コード草稿に含まれる数多くの要件、具体的には、危険エリアにおける発火源の除去、爆発がもたらす影響の制限、定期的に行う無人操作、ロールオーバーの影響を考慮した圧力リリーフ弁のサイジング、通気管の二重防壁、危険エリア、非危険エリア、並びにリリース地点の定義、LNG タンクリリーフ弁にとって危険な区域の距離、及びガス燃料を使用する機器を含む機械空間の換気について意見を示し、修正を提案し、明確化を要求する MSC 95/3/17 (IACS)。
- .4 IGFコード草稿に対して以下に示す改正を提案する MSC 95/3/19 (ノルウェー及び米国)。
 - .1 「積み込み制限」、「充填制限」、及び「標準温度」に関する定義の挿入
 - .2 「充填制限」及び「積み込み制限」という語の使用上の誤りを是正することを目的とした 6.8 の修正
 - .3 取り上げられている具体的な取り決めをより明確に定義し、その取り決めが、エンジン上にガス検知器を配置することを要求しないガスの安全性を確保した機関空間の考え方に適合していることを記録することを目的とした 9.6.2 の脚注 19 の修正。

3.64 話し合いに続き、委員会は上記の文書をさらに詳細な検討のために作業部会に付託することを決めた。

IGFコードに関わる作業部会の設立

3.65 IGFコード草稿に関連した重要事項とその他の事項を検討することで、委員会は IGFコードに関する作業部会を設立し、当該作業部会に対し、全体会議における意見と決定、及び文書 MSC 95/3/9、MSC 95/3/12、MSC 95/3/13、MSC 95/3/14、MSC 95/3/15、MSC 95/3/16、MSC 95/3/17、MSC 95/3/19、MSC 95/WP.5/添付書類 1、及び MSC 95/INF.9 を考慮し、以下を指示した。

- .1 文書MSC 95/WP.5の附属書1に基づき、SOLAS第II-1章の改正草稿を完了させる。
- .2 MSC 94により設立された極海及びIGFコード(MSC 95/3/4 附属書)に関する合同作業部会でさらに修正されているように、文書 MSC 95/3/5 の附属書に基づき、ガス又はその他の低発火点燃料を使用する船舶の安全性に関する国際コード(IGFコード)の草稿を完了させる。

1978年STCW条約とその改正、並びにSTCWコードについて提案される改正

3.66 委員会は、IGFコードに関連したSTCW条約並びにSTCWコードのパートAとパートBについて提案される改正がHTW 1により作成され、MSC 94により承認されていたことを想起した。

STCW条約について提案される改正

新規定V/3 – IGFコードが適用される船舶の船長、航海士、船員、その他の人員の訓練と資格認定に関する義務的な最小限の要件

3.67 委員会は、以下の文書を検討の対象とした。

- .1 MSC 95/3/10 (スウェーデン)。STCW条約及びコードの改正案の修正を以下のように提案：
 - .1 基礎的な、及び上級の証書の両方について再確認が必要であることを明確にするために、新しいSTCW規則V/3の草稿の第3項の変更、STCW規則V/3の終端部への第3項の移動、及びこれによる項目番号の変更
 - .2 新しいSTCW規則V/3の草稿の第8項における編集上の変更
 - .3 STCW規則V/1-1及びV/1-2など、海上業務や文書証拠を必要とする他の規定とフォーマットを適合させるために、新しいSTCW規則V/3の草稿における他の条項の編集上の変更

- .4 STCW規則I/1におけるIGFコードのための定義の導入
- .5 STCW規則I/11の改正。これにより、規則V/3に基づいて発行される証書は規則I/11の適用から除外される
- .6 規則V/3に基づき発行される証書に関する情報を与える STCW コードの表 B-I/2 への新たな列と注記の導入

.2 STCW条約の改正草稿とこれに関連するMSC決議草稿、及びSTCW.7/回章23について以下のように修正事項を提案する文書MSC 95/3/21（ノルウェーと米国）。

- .1 2つの利用可能な選択肢を明確にするために、新しい STCW 規則 V/3 の草稿の第 8 項の再フォーマット化と変更（すなわち、IGF コードが適用される船上での燃料補給要件を満たすか、液化ガス輸送船上の貨物作業に関する要件を満たし、IGF コードが適用される燃料を貨物として輸送した船舶上での経験でなければならないことを証明する）
- .2 行政機関が、船上に搭載した天然ガスを燃料とするエンジンの安全性に関する暫定的なガイドライン（決議 MSC.285(86)）に準じて建造された船舶に勤務する者の適性に関する基準を STCW コードの A-V/3 に示す適性に関する基準と比較し、資格を更新する必要があるのかを判断することを可能にする新しい STCW 規則 V/3 の草稿における新たな第 8 項の 2 の導入。
- .3 決議MSC.285(86)に準じて建造された船舶における訓練と経験を明示的に認めるSTCW条約の改正の採択に関するMSCの決議の草稿における新たな第8項の2の導入。
- .4 新たな第 8 項の 2 の提案と一貫するよう STCW.7/回章 23 の改訂。

3.68 新しいSTCW規則V/3の草稿の第8項について提案された修正事項（3.67.1.2及び3.67.2.1を参照）を検討した後、委員会は、文書MSC 95/3/21に含まれるその提案について適切な措置を講じるように起草部会に付託することに同意した。

3.69 話し合いに続いて委員会は、新しい STCW 規則 V/3 草稿について提案される新しい第 8 項の 2（3.67.2.2 を参照）に関して、上記の規定にその項を含めることに同意し、起草部会にそれに応じた指示を出した。

3.70 委員会は、基礎的な、及び上級の資格の両方について再確認が求められるべきであることを明確にするための提案、より具体的に言えば、新しいSTCW規則V/3の草

稿の第3項を削除し、その目的のために新たな類似する項を規定の最後に導入するための提案について検討した(3.67.1.1を参照)。これに続いて委員会は、文書MSC 95/3/10に含まれる提案された修正事項に同意し、起草部会に適切に対応するように指示した。

3.71 STCW 規則 V/1-1 及び V/1-2 のような海上勤務や文書による証拠を必要とする他の規程とフォーマットを適合させるために、委員会は新しい STCW 規則 V/3 の草稿に提案された編集上の改正を検討した後(3.67.1.3を参照)、話し合いを経て、提案された編集上の改正に同意し、起草部会に適切な対応をとるように指示した。

3.72 STCW条約の規則I/1におけるIGFコードの定義を導入すること、及び新しい規則V/3の草稿に基づき発行された証書を除外することを目的とした規則I/11を改正することに関する提案に関して(3.67.1.4及び3.67.1.5を参照)、委員会は、提案された改正がMSC 95で初めて検討されていたこと、及び条約の第12条(1)(a)(i)条に準じて回章に付されていないことを記録した。

3.73 上記の提案の検討に続き、委員会は、上記の提案された改正がすでに回章に付された改正の草稿と間接的な関連性を持つことに同意し、起草部会に対し、採択のために現在の一連の改正草稿にそれらを含めることを指示した。

3.74 STCW 条約の改正草稿を検討した後、委員会は、上記のように同意された修正事項及び必要な場合における編集上の改善事項の適用対象となるそれらの内容を確認した。

STCWコードのパートAについて提案される改正

新しいA節V/3

3.75 委員会は、新しい A 節 V/3 の第 3 項を囲む角括弧 ([]) を削除することに同意した後、コードのパート A の改正草稿について意見が提出されていないことを記録し、必要な場合に編集上の改善事項の適用対象となるそれらの内容を確認した。

提案された改正の発効日

3.76 委員会は、会合での採択を目的に提案された STCW 条約及び STCW コードのパート A の改正が他の関連する改正と共に、IGF コードを義務的なものにするために 2016 年 7 月 1 日に受け入れられ、2017 年 1 月 1 日に発効すると見なされることに同意した。

STCWコードのパートBについて提案される改正

新たなB節V/3

3.77 文書 MSC 95/3/10 に記されているように、STWC 規則 V/3 に基づき発行された認定書に関する情報を与える、表 B-I/2 における新たな列と注記の導入に関する提案（3.67.1.6 を参照）を含む STCW コードのパート B の改正草稿を検討し、委員会は話し合いを行った後、上記の提案に同意し、起草部会に適切に対応するように指示をした。これを背景に委員会は、これらの改正が STCW 条約及び STCW コードのパート A の改正が発効日に有効になることに同意した。

関連する回章の草稿

ガスやその他低引火点燃料を使用する船舶の船員の訓練に関する暫定的ガイダンスの改正についてのSTCW.7回章の草稿（STCW.7/回章23）

3.78

委員会は、文書MSC 95/3/21で提案された、船上に搭載した天然ガスを燃料とするエンジンの安全性に関する暫定的なガイドライン（決議MSC.285(86)）と関連付けることを目的に、ガスやその他の低引火点燃料を使用する船舶の船員の訓練に関する暫定的なガイダンスの改正（STCW.7/回章23）について検討した（3.67.2.4を参照）。

3.79 話し合いの後、委員会は、事務局が STCW.7 回章の草稿の書式において提案される改正を作成していることを記録し（MSC 95/WP.5、附属書 7）、上記の改正に同意し、必要な場合に編集上の改善事項の適用対象となる STCW.7 の回章の草稿の内容について確認した。

船長の指示に基づく貨物油タンクの境界の圧力試験に関するガイダンスのMSC回章草稿

3.80 委員会は、MSC 94が船長の指示に基づく貨物油タンクの境界の圧力試験に関するガイダンスについてのIACSからの提案（MSC 94/3/6）を検討し、このガイダンスがMSC回章によって周知されるべきであることに同意し、事務局に対して上記のMSC回章を作成するよう指示したことを想起した。

3.81 委員会は、事務局が作成した MSC 回章案を検討し（MSC 95/3/6、附属書）、何ら意見が受け取られていないことを記録し、必要な場合に編集上の改善事項の適用対象となるその内容を確認した。

IMSBCコードの改正草稿（03-15）に関連してMSC.1/回章1395/Rev.1、MSC.1/回章1453、及びMSC.1/回章1454に生じる間接的な改正

3.82 委員会は、CCC 1 が E&T 22 に対し、IMSBC コードの改正草稿（03-15）に関連して以下の MSC 回章に生じる間接的な改正草稿を作成する権限を与えたこと：

- .1 固定ガス消火システムが免除される、あるいは固定ガス消火システムが効果的ではない固体ばら積み貨物の一覧（MSC.1/回章1395/Rev.1）
- .2 国際海上固体ばら積み貨物（IMSBC）コードに列挙されていない貨物の特性及びその輸送条件に関する情報の提出と書式への記入に関するガイドライン（MSC.1/回章1453）
- .3 液状化する可能性のある固体ばら積み貨物の含水量のサンプリング、試験、及び管理の手順の策定と承認に関するガイドライン（MSC.1/回章 1454）

及びE&T 22に対し、IMSBCコードへの関連する改正と共に、承認を視野に入れ、検討を目的にそれらをMSC 95に直接提出するよう指示したことを想起した。

3.83 委員会は、E&T 22により作成された、上記の回章（MSC 95/8/添付書類1、附属書1、MSC 95/8/添付書類1、附属書2、及びMSC 95/8/添付書類1/正誤表1、並びにMSC 95/8/添付書類1、附属書3）の間接的な改正草稿について検討し、改正草稿と関連するMSC回章の草稿に関する意見が受け取られていないことを記録した後、必要に応じて編集上の改善事項が適用されるそれらの内容を確認した。

3.84 MSC.1/回章 1454 の改正草稿に関して、委員会は MSC.1/回章 1454 の改訂版としてそれらが発行されるべきであることに同意した。

救命艇及び救難艇の定期的な整備に関する要件

3.85 委員会は、文書MSC 95/INF.16（フランスなど）が議題項目12（SSE 2から発生した緊急的な事項）に基づき検討されるとの決定を下した（12.30を参照）。

義務的要件の改正の検討と採択に関する起草部会の設置

3.86 話し合いの後、委員会は、義務的要件の改正の検討と採択に関する起草部会を設置し、全体会議における決定を考慮してその部会に対し、採択又は承認を適宜視野に入れ、委員会による検討のために以下を作成するように指示した。

- .1 関連するMSC決議と共に、IMSBCコードを含む、改正済みの1974年 SOLAS条約の改正草稿の最終テキスト
- .2 関連するMSC決議と共に、1978年及び1988年SOLAS条約議定書の改正草稿の最終テキスト
- .3 関連する MSC 決議と共に、1978 年 STCW 条約及び STCW コードのパート A の改正草稿の最終テキスト
- .4 *STCW*コードのパート*B*の改正に関する*STCW.6*回章の草稿の最終テキスト
- .5 決議MSC.381(94)の正誤表の草稿の最終テキスト — 2011年ばら積み輸送船及び石油タンカーの検査の際における強化された検査計画の国際コードの改正 (2011年*ESP*コード)
- .6 ガス又はその他低引火点燃料を使用する船舶の船員の訓練に関する暫定的なガイダンスの改正に関する*STCW.7*回章の草稿の最終テキスト (*STCW.7*/回章23)
- .7 船長の指示に基づく貨物油タンク境界の圧力試験に関するガイダンスについての *MSC* 回章の草稿の最終テキスト
- .8 固定ガス消火システムが免除される、あるいは固定ガス消火システムが効果的ではない固体ばら積み貨物の一覧についての*MSC*回章の草稿の最終テキスト
- .9 国際海上固体ばら積み貨物 (*IMSBC*) コードに列挙されていない貨物の特性及びその輸送条件に関する情報の提出と書式への記入に関するガイドラインについての改訂済み*MSC*回章の草稿の最終テキスト
- .10 *MSC.1*/回章 1454 の改訂版の発行を視野に入れた液状化する可能性のある固体ばら積み貨物の含水量のサンプリング、試験、及び管理の手順の策定と承認に関するガイドライン (*MSC.1*/回章 1454) の改正の草稿の最終テキスト

極海コードに関する事案

氷上の航行に関する制限事項を決定する方法についてのガイダンスの作成を行う通信部会の報告

3.87 委員会は、MSC 94が決議MSC.385(94)によって極海を航行する船舶に関する国際コード（極海コード）の序論、並びにパートI-AとI-Bを採択したが、いくつかの間接的な作業が依然として完了していないことを想起した。

3.88 委員会はまた、委託事項が文書 MSC 94/21 の 3.62 に記されている、MSC 94が氷上の航行に関する制限事項を決定する方法についてのガイダンスの作成を行う通信部会を設置していたことも想起した。

3.89 氷域における運航能力及び制限事項の評価方法に関するガイダンス/ガイドラインについてのMSC回章の草稿を含む通信部会の報告（MSC 95/3/7）を検討した後、委員会は総合的にこの報告を承認し、特に以下を行った。

- .1 ガイダンスについて部会により同意された書式、並びに部会により同意された以下の基礎原則を承認した。
 - .1 ガイダンスを1つ以上のシステムの開発に使用することができること（POLARISを独占的には承認しない）
 - .2 POLARISはガイダンスを満たすために受け入れることができる1つのシステムであり、ガイドラインの付録として含めるべきである。
 - .3 POLARIS との名称は維持される。
- .2 ガイドラインのステータスに関する部会の見解、特にガイドライン草稿がMSC回章として広められるべきであり、今後の改正が委員会のガイドラインの該当する手続きに準じることに同意した。
- .3 POLARISのさらなる確認の必要性に関する話し合いの内容を記録し、ガイドライン草稿が完成したら暫定的なガイドラインとして発行するとの提案、及びガイドラインに関する経験は将来の版で使用するためにIMOに報告されるべきであることを承認した。
- .4 POLARIS が北極地域でも南極地域でも使用され得るとの部会の見解を承認した。
- .5 ガイダンスの策定の進捗、及びこの事項を完了させるには会合と会合の間

においてさらなる作業を行うことが必要であることを記録した。

3.90 上記を背景に、委員会は、連絡部会が再び設置される場合、暫定的なガイドラインが完了したものと見なす方法について検討すること、及び適切な時間枠を提案することが指示されるべきであるとのバハマの代表団による提案を記録した。この提案について、委員会は話し合いを経て同意した。

通信部会の再設置

3.91 MSC 94 及び MEPC 68 による極海コードの採択を踏まえて進展させることの必要性を考慮し、委員会は、ノルウェーの調整⁶に基づき氷域における運航制限を判断する方法についてのガイダンスの策定を行う通信部会の再設置を決定し、これに対し議題項目 3（義務的要件の改正の検討と採択）に基づく検討のため、以下を行うように指示した。

- .1 文書MSC 95/22、MSC 94/3/18、MSC 94/3/19、MSC 94/3/21、MSC 94/3/22、MSC 94/3/23、及びMSC 94/WP.7、附属書3を考慮して行う、文書MSC 95/3/7、MSC 94/3/7、及びMSC 94/INF.13に基づく、氷域における運航制限を判断する方法に関するガイダンスの草稿、及び構造的リスクの評価、及び船舶の文書への包含に関連するMSC回章の草稿のさらなる策定、
- .2 氷域での運航に関する確認の手引きを目的とした、氷域での運航の経験に関する情報の交換、
- .3 完了した状態を確認するために行う、暫定的な手引きの検証の方法とタイミングの検討と助言の提示、及び
- .4 MSC 96 への報告の提出

追加的な性能、又は試験基準

3.92 委員会は、MSC 93 が SSE 1 から発生する緊急的な事項を検討した後、SSE

⁶ 調整者：

Ms. Turid Stemre
Senior Adviser
International environment, safety and security
Norwegian Maritime Authority
P.O. Box 2222
N-5509 Haugesund, Norway
電話： +47 52 74 51 51
メール： turid.stemre@sjofartsdir.no

小委員会が SDC 1 で要求されるように極海コード第 8 章（火災安全/保護）及び第 9 章（救命器具と手配）が完成したと見なして、追加的な性能、又は試験基準が必要になる可能性があることに同意したが、委員会が極海コードを採択するまで詳細な議論は開始するべきではないとの判断を下したことを記録したことを想起した。

3.93 委員会は、新たな SOLAS 第 XIV 章及び極海コードの安全関連条項が MSC 94 により採択されたことに加え、MEPC 68 が関連する MARPOL 条約の附属書 I、II、IV、及び V の改正と共に極海コードの環境関連条項を採択したことを記録し、SSE 3 に対して議題「その他の事項」に基づき極海コードに関連する火災安全/保護並びに救命器具及び手配に関する追加的な性能又は試験基準が必要であるか否かを検討し、MSC 96 に上記の間接的な作業を進めるための最善の方法に関して助言を与えるよう指示した。

IGFコードに関する作業部会の報告

3.94 IGFコードに関する作業部会の報告（MSC 95/WP.7）を検討した後（上記の 3.65を参照）、委員会はそれを総合的に承認し、パラグラフ 3.95から3.97までに示される措置を講じた。

SOLAS条約第II-1章の改正草稿

3.95 委員会は、SOLAS 第 II-1 章、具体的には規則 II-1/56.4 の改正草稿に、IGFコードが IGC コードに従ったガス輸送船に適用されるべきでない（MSC 95/WP.7、第 5 項から第 11 項）との委員会の決定を最善な方法で反映させる方法に関する部会の話し合いを記録した。

3.96 作業部会が作成した SOLAS 第 II-1 章の改正草稿に関して、委員会は、それらを起草部会が作成した、残りの SOLAS 条約の改正草稿と共に検討することに同意した（3.99から3.101までを参照）。

ガス又は低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際コード（IGFコード）の採択

3.97 拡張された委員会は、作業部会が作成した最終的なテキスト（MSC 95/WP.7、附属書 2）について検討し、附属書 1 に記されているように決議 MSC.391(95)によりガスまたは低引火点燃料を使用する船舶の安全性に関する国際コード（IGFコード）を採択した。

義務的要件の改正の検討と採択に関する起草部会の報告

3.98 義務的要件の改正の検討と採択に関する起草部会の報告 (MSC 95/WP.6) について検討した後、委員会はそれを総合的に承認し、パラグラフ 3.99 から 3.117 までに示される措置を講じた。

義務的コードを含む 1974 年 SOLAS 条約改正の採択

1974 年 SOLAS 条約改正の採択

3.99 拡大委員会 (1974 年 SOLAS 条約締約国 109 ヶ国の代表が参加) は、起草部会 (MSC 95/WP.6 附属書 1) 及び作業部会が作成した同条約の IGF コード (MSC 95/WP.7 附属書 2) の改正案の検討を行い、提案された改正の最終的な内容を MSC.392 (95) 決議 (附属書 2 参照) にて全会一致で採択した。

3.100 MSC.392 (95) 決議の採択にあたり、委員会は 1974 年の SOLAS 条約第 8 条 (b) (vi) (2) (bb) の規程に従い、今回採択された改正を 2016 年 7 月 1 日に同意されたものとみなす旨を決定した (同日までに同条約第 8 条 (b) (vi) (2) に則り 国連事務総長に対して異議申し立てがなされた場合はこの限りではない)。また、同条約第 8 条の規程に従い、今回の改正が 2017 年 1 月 1 日付けで発効することも確認した。

3.101 上記の決定を受け、委員会は事務局に対し、今会合の閉会後に 1974 年 SOLAS 条約の改正 (3.96 及び 3.99 を参照) を取りまとめるとともに、SOLAS 条約改正の採択決議附属書の脚注を削除するよう要請した。

3.102 委員会は、事務局法務部が他の国連機関との整合性を確保するために作成した改正案を承認したが、決議名の決定、特に「改正を含む」という文言に関しては、IMO の伝統に鑑みて当初案の文面を維持することに同意した (すなわち「改正を含む」の文言を決議名に盛り込むことを決定した)。詳細に関しては 3.111.2 も参照のこと。

3.103 委員会は、スペイン代表団が提出した声明に関して、「石油」の表現を規定 II-2/4.2.1.4 に盛り込むとともに、第 2-1 章に新たに追加された G 規定の発効日前に既存の貨物船において引火点が 60°C 未満の燃料を使用することは認められない (例えば、燃料の蒸発は許容されない) 旨を明記した。ただしスペイン代表団の提言を考慮し、2 項 (燃料油、潤滑油及びその他の可燃性油に関する取り決め) 及び 2.1 項 (石油を燃料として使用する場合の制約) を参照の上、燃料油以外の燃料は同規定の対象外であること、及び IMO によればメタン (使用が拡大している燃料の一例) は燃料油とはみなされないことに鑑みれば、指摘された問題は起こり得ないものと思われる。

IMSBC コードの改正の採択

3.104 拡大委員会（1974年の SOLAS 条約締約国 109 ヶ国の代表が参加）は、起草部会（MSC 95/WP.6 附属書 4）が作成した、IMSBC コードの最終的な内容を検討してきたが、改正を MSC.393（95）決議（附属書 3 参照）にて全会一致で採択し、事務局に対し改正に合わせて同コードの目次を更新するよう要請した。

3.105 決議 MSC.393（95）の採択にあたり、委員会は 1974 年の SOLAS 条約第 8 条 (b) (vi) (2) (bb) の規程に従い、今回採択された IMSBC コードの改正を 2016 年 7 月 1 日に同意されたものとみなす旨を決定した（同日までに同条約第 8 条 (b) (vi) (2) に則り 国連事務総長に対して異議申し立てがなされた場合はこの限りではない）。また、同条約第 8 条の規定に従い、今回の改正が 2017 年 1 月 1 日付けで発効することも確認した。

MSC 94 報告書附属書 2 の正誤表

3.106 委員会は、MSC.381(94)決議の本文に改正内容を盛り込むため、起草部会（MSC 95/WP.6 附属書 5）が作成した MSC 94 報告書附属書 2 の正誤表（ばら積み貨物船及び油タンカーの検査強化に関する国際コードの改正、2011、(2011 ESP コード)（MSC.381（94）決議）を承認するとともに、事務局に必要な措置を取るよう要請した。

1978 年 SOLAS 条約議定書の改正の採択

3.107 拡大委員会（SOLAS 条約に関する 1978 年議定書の締約国 87 ヶ国が参加）は、起草部会（MSC 95/WP.6 附属書 2）が作成した同議定書の附属書付録の最終改正案の検討を行い、決議 MSC.394（95）（附属書 4 参照）にて改正案を全会一致で採択した。

3.108 決議 MSC.394（95）の採択にあたり、委員会は 1974 年の SOLAS 条約第 8 条 (b) (vi) (2) (bb) の規定及び SOLAS 条約に関する 1978 年議定書第 2 条に従い、今回採択された議定書の改正を 2016 年 7 月 1 日に同意されたものとみなす旨を決定した（同日までに 1974 年の SOLAS 条約第 8 条 (b) (vi) (2) 及び 1978 年議定書の第 2 条に則り 国連事務総長に対して異議申し立てがなされた場合はこの限りではない）。また、SOLAS 条約第 8 条の規定及び SOLAS 条約に関する 1978 年議定書第 2 条に従い、今回の改正が 2017 年 1 月 1 日付けで発効することも確認した。

1988 年 SOLAS 条約議定書の改正の採択

3.109 1988 年 SOLAS 議定書の 79 の締約国からの代表団が参加する拡大委員会は、

起草部会が作成した議定書の附属書の付録に対する改正案の最終原稿（MSC95/WP.6、附属書 3）を考慮し、附属書 5 で示されるように決議 MSC.395（95）を以て、満場一致で改正を採択した。

3.110 決議 MSC.395（95）を採択するにあたり、委員会は、1974 年 SOLAS 条約第 8 条 (b) (vi) (2) (bb) 及び 1988 年の SOLAS 条約の第 6 条に基づき、採択された議定書への改正が 2016 年 7 月 1 日に受け入れられたと見なされるべきこと（ただし、その日付の前に、1974 年の SOLAS 条約第 8 条 (b) (vi) (2) 及び 1988 年の SOLAS 条約第 6 条に基づき、国連事務総長に対して異議申し立てがなされた場合はこの限りではない）、及び SOLAS 第 8 条の規程及び 1988 年の SOLAS 条約第 6 条の規程に基づき 2017 年 1 月 1 日に発効しなければならないことを決定した。

1978 年 STCW 条約の改正（及びその改正）並びに STCW コードの改正の採択 1978 年 STCW 条約の改正（及びその改正）並びに STCW コードのパート A 部の改正の採択

3.111 起草部会の報告書を考慮するにあたり、当委員会は以下を行った。すなわち、

.1 文書 MSC95/WP.6 の第 15 項に基づいて STCW 条約の新しい規則 V/3 の 11 項の文言を変更するという部会の勧告を是認した。

.2 1978 年の STCW 条約への改正の採択決議のタイトルに「改正を含む」という文言を残すべきという部会の決定を是認した（3.102 項も参照されたい）。及び

.3 新しい条文 A-V/3 の 1 及び 2 項に関して提案された文言（文書 MSC95/WP.6 の 18 項に含まれている）を、コードに対する改正の現在の文言と置き換えることに同意し、事務局に必要な措置を取るよう要請した。

3.112 この点に関して、当委員会はまた規則 V/3 の文言（具体的には 9.3 項）への修正事項（文書 MSC95/WP.6 の 22 項に含まれている）に同意し、コードのパート A 部への改正の文言を適切に変更するよう事務局に要請した。

3.113 1978 年の STCW 条約の 107 締約国からの代表が参加する拡大委員会は、起草部会が作成した 1978 年 STCW 条約（及び改正）及び STCW コードのパート A への改正草稿の最終原稿（MSC95/WP.6、附属書 6 及び 7）を考慮し、附属書 6 及び 7 で示されるように決議 MSC.396（95）及び MSC.397（95）を以て、満場一致で、3.111 条及

び 3.112 条において指定される修正事項を含めた改正を採択した。

3.114 決議 MSC.396 (95) 及び MSC.397 (95) を採択するにあたり、委員会は、1978 年 STCW 条約第 7 条 (1) (a) (vii) (2) に基づき、採択された協定及びコードのパート A への改正が 2016 年 7 月 1 日に受け入れられたと見なされるべきこと（ただし、その日付の前に、協定の第 7 条 (1) (a) (vii) に基づき、国連事務総長に対して異議申し立てがなされた場合はこの限りではない）、及び 1978 年の STCW 条約第 7 条の規程に基づき 2017 年 1 月 1 日に発効しなければならないことを決定した。

STCW コードのパート B の改正の採択

3.115 委員会は、起草部会が作成した STCW コードのパート B について提案される改正の最終原稿（3.77 項も参照）（MSC95/WP.6、附属書 8）を考慮し、満場一致で改正を採択し、STCW.6/回章 11 の方法で回章に付した。当委員会は、STCW コードのパート B の改正は、STCW 条約と STCW コードのパート A への改正の効力発生の日付、すなわち 2017 年 1 月 1 日に発効しなければならないことを決定した。

関連回章

3.116 委員会は、起草部会（MSC95/WP.6、附属書 9～13）によって作成された関連回章草稿の最終草稿を考慮し、以下を承認した。すなわち、

- .1 ガスまたはその他の低引火点燃料を使用した船の船員に対する研修に関する暫定的ガイダンス（STCW.7/回章 23）の改正に関する STCW.7/回章 23/追加 1
- .2 船長の指示の下、貨物原油タンク境界圧力試験のためのガイダンスに関する MSC.1/回章 1502
- .3 固定ガス消火システムが免除されている、あるいは固定ガス消火システムが無効である固体バラ積貨物のリストに関する MSC.1/回章 1395/改訂.2
- .4 国際海事固体バラ積み荷物（IMSBC）コード及び運送条件に記載されていない貨物の財物に関する情報の提出及び様式の完成についての MSC.1/回章 1453/改訂.1 及び
- .5 液化可能性のある固体バラ積貨物の水分を抜き取り、試験及び管理の手続を策定し、承認するためのガイドラインに関する MSC.1/回章 1454/改訂.1

事務局への指示

3.117 委員会は、この会合で採択された改正の正本を作成するにあたり、番号を付け直した条項に対する参照の更新を含め、明確に特定できる一切の編集上の訂正を行い、1974年の SOLAS 条約を締約した各国政府、または 1978年 STCW 条約を締約した各国政府、または 1978年もしくは 1988年 SOLAS 条約への締約国による行動を必要とする一切の過誤または不作為を当委員会に報告する権限を事務局に与えた。

3.118 さらに委員会は、委員会報告書の附属書に含まれる改正の最終草稿を、クリーンテキスト（訂正履歴のない原稿）として提示するように事務局に要請した。

4. 海事保安強化のための措置

TUNA 1 に関する代表による声明

4.1 議題 4 に関する議論を開始する前に、クック諸島の代表は、クック諸島の登録船 TUNA 1 が 2015年 5月 10日に攻撃を受けたことを非難する声明を発表した。その全文は附属書 27 に記載されている。この点に関して、委員会は、クック諸島と同じ問題が、ジョージア、リビア、及びトルコの代表によって指摘されていることを記録した。それらも同様に附属書 27 に記載されている。また、アゼルバイジャンの代表はこの件に関して声明文を発表した。

海事セキュリティに関する国内法の策定に関するガイダンス

4.2 委員会は、MSC94 が海事セキュリティの国内法策定のためのガイダンスに関する連絡部会を再設置したことを想起し、MSC94/4/2（中国）の批評と提案を考慮に入れつつ、草稿ガイダンスを見直して仕上げ、MSC95 に報告書を提出するように同部会に要請した。

4.3 委員会は、文書 MSC95/4/5（ITF 及び IFSMA）と共に連絡部会の報告書（MSC95/4）も検討し、報告書を批評し、草稿ガイダンスが過度に慣例的なままであり（特に上陸に関する部分）、ISPS コードの条文と矛盾する強制的文言を使用していることに対して懸念を表明した。委員会は、全体会議での検討によって表明された懸念と質問に対処するために更なる作業が必要である（特に強制的文言を訂正する必要性）ことを認識した上で、文書 MSC 95/4/5 及び全体会議での批評と所見を考慮に入れつつ更なる訂正を行うために、草稿ガイダンスを作業部会に送ることに同意した。

海事サイバーセキュリティの強化措置

4.4 委員会は、FAL39 と MSC94 が海事サイバーセキュリティを検討したこと、及び FAL39 が当該組織のためのハイレベル行動計画（HLAP）における関連計画報告書が海事セキュリティに対する責任を与えたのは MSC に対してである（FAL に対してではない）ことを明記したことを想起した。しかしながら 評議会（C113/D）は、HLAP に新しい報告書を含めること、及び FAL 委員会の権限の下の 2016-2017 年の 2 年間に於ける優先事項を承認した。このように FAL40 は、インターネット上の脅威から海事輸送網を保護することの促進の面から、ガイドラインについて議論する。

4.5 したがって、委員会は、サイバーセキュリティに関する一切の結果に関して、MSC94 で同意されたように、承認を求めて FAL と国連及び国際電気通信連合（ITU）を含むその他の国際機関に対して連絡しなければならないことに同意した。

4.6 委員会は以下の文書について検討した。すなわち、

- .1 海事サイバーセキュリティのリスクを緩和するために船主、運航会社、及び船員に適用されることが意図された、船上のサイバーセキュリティに関する業界ガイドラインについて情報を提供する MSC95/4/1（BIMCO 他）
- .2 海事サイバーセキュリティに関する ISPS コードの条文の潜在的な不明瞭、狭さ、及び矛盾に対処するための MSC95/4/2（カナダ）
- .3 港湾施設及び船舶運航会社のために、IMO の自発的な海事サイバーセキュリティの策定を提案する MSC95/4/3（カナダ）
- .4 新基準 IEC61162-460 を策定するために IEC が現在行っている作業に関して情報を提供する MSC95/4/4（IEC）：*海上における航海及び無線通信のための設備及びシステム-デジタル・インタフェース-複数の話し手と複数の聞き手-イーサネット相互結合-安全と保全*
- .5 既存の基準とベストプラクティスを統合または参照することによって、海事セクターにおける一般的な（特に港湾施設と船に関して）サイバー関連のリスクを管理するためのガイドラインを策定するよう提案する MSC95/4/6（米国）。及び
- .6 インフラの電子的・物質的な性質に関連して港湾における潜在的な安全保

障ギャップの問題に対応するための「サイバー/現実世界の協力的安全保障管理 (CYSM) システム」について情報を提供する MSC95/INF.19 (欧州委員会)

4.7 委員会は、海事サイバーセキュリティが重要で現代的問題であること、並びに当委員会がこの件に関して国連、EC、IEC、業界及びその他の者の取り組みにおいて一貫性が保たれること及び重複を発生させないことに気を配りながらも、FAL 当委員会と協力してこの件に対する仕事を進捗させなければならないことを再確認した。

4.8 当委員会は、海事サイバーセキュリティと関連して、また規程が明確か否か、最新の状態であるか否か、適切であるか否かに関わらず、ISPS コードのパート B における要件の適切性の問題を考慮するにあたり、ISPS コードのパート B の改正を今回は承諾しないこと、またそれは計画されている報告書の範囲外であることに同意した。

4.9 当委員会は、海事サイバーセキュリティの問題に対するガイダンスの策定を支持し、そのようなガイダンスの策定の適切な進捗について、連絡部会を作る必要はあるかないか、また全体会議が行動を取ることを推奨するか否かを含めた議論をするように作業部会に課題を与えた。

作業部会の設立

4.10 以上を踏まえ、委員会は、海事セキュリティに関する作業部会を設置し、批評や提案、及び全体会議の決定を考慮に入れつつ、以下を行うように要請した。

- .1 文書 MSC95/4/5 並びに全体会議の批評及び所見を考慮に入れつつ、文書 MSC95/4 に記載されるように海事セキュリティに関する国内法の策定に対するガイダンスを更に改訂すること。
- .2 全体会議の批評を考慮しつつ、文書 MSC 95/4/1, MSC 95/4/2, MSC 95/4/3, MSC 95/4/4, MSC 95/4/6 及び MSC 95/INF.19 について考えること。
- .3 連絡部会を設置する必要性を含め、海事サイバーセキュリティに関するガイダンス策定の適切な進捗について議論すること。及び
- .4 連絡部会の設置が推奨される場合、当委員会が考慮できるように、参照用の草稿の文言を策定すること。

作業部会の報告

4.11 委員会は、作業部会（MSC95/WP.8）の報告を検討のうえ、一般的にそれを承認し、以下に示される対応をした。

連絡部会の再設置

4.12 委員会は、アメリカ合衆国⁷の協力の下、海事サイバーセキュリティに対する国内法策定のガイダンスに関する連絡部会を再設置することに決定し、MSC95 並びに文書 MSC95/4/5 及び MSC95/22（セクション 4）による批評、提案及び意思決定を考慮に入れつつ、以下の事項を行うよう要請した。すなわち、

.1 文書 MSC95/4 の附属書に含まれている海事サイバーセキュリティに関する国内法策定のガイダンスを改訂し、条文を再構築して、形式を施すか、各条文に対して説明文を付けるか、または異なった部分ごとにガイダンスを分けるかの三つのうちのいずれかの方法によって、以下を明確に区別すること。すなわち、

- .1 SOLAS 条約第 6 章 2 及び ISPS コードに含まれる必須の IMO 規程、及び
- .2 ISPS コードのパート B、様々な IMO 回章、海事セキュリティへの IMO ガイドライン、及び ISPS コードに規定される IMO 勧告とガイダンス

.2 文書 MSC95/WP.8 の附属書第 1 項から第 3 項に関連するガイダンスの起草について事務局の法律部門の助言に従うこと。及び、

.3 MSC96 に報告書を提出すること

海事サイバーセキュリティの強化措置

4.13 委員会は、FAL40 と MSC96 への提出が見込まれる海事サイバーセキュリティに関する業界ガイダンスの結果を待つべきという部会の勧告を承認した。そして結果的に、今回の会合では海上関係のインターネット安全保障に関して連絡部会を設立しない

⁷ 調整者:

Mr. L. Stephen Cox, Esq.
United States Coast Guard
International Port Security Program 431 Crawford Street, Room 108
Portsmouth, Virginia 23704
アメリカ合衆国 電話 I:+1 757 39 6651
携帯:+1 757 544 6190
E メール: Larry.s.cox@uscg.mil

ことを決定した。

4.14 当委員会は、加盟国と国際機関に対して、海事サイバーセキュリティに関するガイドランスの提案のために協力すること、そして MSC96 にそれを提出することを促した。

5. 目標指向型の新造船構造基準

一般

5.1 委員会は、MSC94 が特に GBS 検証監査の実施の進捗に関して記録したこと、及び MSC96 へ提出する監査報告書を完成させる目的で 5 つの監査チームが設立され、13 の認識組織 (RO) の全てに対して検証監査が開始されたと記録したことを想起した。

5.2 また委員会は、GBS 安全水準アプローチ (SLA) に関して、*IMO 目標指向型基準策定についての一般的なガイドライン*に対する改正 (MSC.1/回章 1394) 及び IMO 規則策定プロセスへ目標指向型基準安全水準アプローチ (SLA) を適用するための暫定ガイドライン草稿 (MSC94/WP.8 附属書) に対する批評と具体的な提案を提出するために、MSC94 が加盟国政府と国際機関を招待したことを想起した。

5.3 SSE2 の結果に関連して、委員会は、関係する報告書の範囲と方向性を決めるためにこの議題の下、救命設備 (SSE2/20、附属書 4) に関する GBS の枠組みに対して、今後の活動計画のための選択肢を考慮することを決定した (5.12 項を参照)。

GBS 検証監査の実施

5.4 委員会は、GBS 検証監査の実施に関する経過報告書を提供しつつ、文書 MSC95/5/1 (事務局) に関して記録した。特に、関連する RO に関する 13 の中間報告と、IACS 一般パッケージに関する 2 つの中間報告を含め、5 つの監査チームの全てが中間報告を提供した。また委員会は、5 つの監査チームが 2015 年 6 月末までに国連事務総長と関連 RO に最終報告書を提供する予定であること、及び事務局が MSC96 にこれらの報告書に関して考慮できるように提出することを記録した。

GBS 安全水準アプローチ (GBS-SLA) についての一般議論

5.5 MSC.1/回章 1394 に関連する件について会議に提出された詳細な提案及び暫定ガイドライン草稿を検討する前に、委員会は、GBS-SLA の複雑なプロセスのため、ガイドラインを策定する前に GBS 安全水準アプローチ (GBS-SLA) に関して更なる議論と明確な方向性の必要性があるというイギリス代表の見解と声明文について記録した。声明を支持するにあたり、多くの代表は、GBS-SLA が専門家知識を必要とする複

た。声明を支持するにあたり、多くの代表は、GBS-SLA が専門家知識を必要とする複雑なリスク評価プロセスであり、したがって IMO 規則の策定プロセスに GBS-SLA を使用するには注意深い考慮が必要であると懸念を表明した。議論の後、いくつかの代表がその件についての議論を、追加的な文書が提出される可能性のある次回会議まで延期することを提案したが、委員会は、実施と結果を含めた SLA の総合的な目的について議論し、考慮して、前に進めるための方法を委員会に勧告するよう作業部会へ要請することを決定した。

MSC.1/回章 1394 の改正

5.6 委員会は、IMO 規定の機能要件の策定を可能にするガイダンスを提供する目的で、前回の提出 (MSC94/5/2) に基づき、目標指向型基準に使用される機能要件の構造と目次に関する IMO 目標指向型基準 (MSC.1/回章 1394) 策定のための一般的なガイドラインの改正を提案する文書 MSC95/5 (ドイツ) を考慮した上で、一般的なガイドライン (MSC.1/回章 1394) への改正の審理続行のために作業部会に文書を付託した。

GBS 安全水準アプローチ (SLA) のための暫定ガイドライン

5.7 暫定ガイドライン草稿 (MSC94/WP.8、附属書) を考慮するにあたり、委員会は以下の文書について検討した。

- .1 MSC.1/回章の適切な要素と、暫定ガイドライン草稿の策定で考えられた要素を理解することを目的とする IMO 目標指向型基準安全アプローチを策定するためにガイドラインを起草し、また新しい GBS 安全水準アプローチに現在の IMO 規定の枠組みを更新できるよう移行時期を設けることを提案する MSC95/5 (ドイツ)
- .2 検証、目標設定、GBS 作業に関連する事項に関する暫定ガイドライン草稿を批評し、法令の枠組みの構造に同意する緊急の必要性があるという見解を明らかにし、リスク・ベースの手法を取り入れる代わりに、暫定ガイドライン草稿に FSA ガイドラインを参考にすべきことを提案する MSC95/5/3 (IACS)
- .3 暫定ガイドライン草稿における「必要な安全水準」の定義の変更を提案し、MSC 95/5/3 に関して特に FSA と暫定ガイドライン草稿との関係について批評し、FSA ガイドラインへ盛り込むことに対して、いくつかのリスク・ベースの手法は固有の相違を理由に適切ではない可能性があることを考慮しつつも安全水準手法がリスク・ベースのツールの 1 つとして FSA を使用することができる包括規則の策定方法であるという見解を表明する MSC95/5/4 (中国) 及び

.4 文書 MSC 95/5/2 について批評し、*IMO* の目標指向型基準安全水準アプローチの策定に関して提案されたガイドラインについて提案される草稿が、暫定ガイドライン草稿と MSC.1/回章 1394 (MSC94 によって承認された計画表と矛盾する、すなわち第 1 ステップは 2 つのガイドラインの修正を成立させることであり、第 2 ステップはそれらを統合する方法を考えること) との一体化を意味するという懸念を表明し、2 つのガイドラインが将来統合されるときは、暫定ガイドライン草稿におけるすべての要素が完全に反映されなければならないという理解と共に、本会議において MSC94 は引き続き計画表を承認すべきであると提案する MSC95/5/5 (中国)。

5.8 委員会は、上記の文書を考慮するにあたり、MSC94 (MSC94/22、5 項及び 5.15 項) で合意された計画表を承認し、GBS-SLA のために暫定ガイドライン草稿を策定するために詳細にわたって考慮するよう、上記文書を作業部会に回した。

救命設備のための GBS 枠組みに関する今後の活動計画のための選択肢

5.9 委員会は、MSC94 が SSE2 に対して、船の救命設備のための要件の枠組みに関する目標指向型ガイドライン草稿の策定に関して作業の結果を本会議に報告するよう指示し、その結果は文書 MSC95/12 (2.5 項) で報告されたことを想起した。

5.10 この点に関して、委員会は、SSE2 が前述の目標に基づくガイドラインの草稿策定を前に進める方法に関して考え、当該作業計画の範囲と方向性を委員会が決定するために、救命設備のための GBS 枠組みに関する今後の活動計画のために選択肢を二つ用意した旨の報告を受けた。

5.11 委員会は、SSE2 によって作成された 2 つの選択肢 (SSE2/20、附属書 4) を特に検討した。

.1 選択肢 1: 「救命設備の要件の新しい枠組み」及び「SOLAS 第 II-1 章及び III 章のための代替的な設計及びアレンジメントに関するガイドラインの安全目標及び機能要件」に関する作業計画を完成する。その後、SOLAS のための機能要件の策定に関するすべての追加的研究は新しい作業計画として委員会に提示される。

.2 選択肢 2: 救命設備のための既存の要件を見直し、SOLAS 第 III 章のための包括的な機能要件を策定しながら、「救命設備の要件の新しい枠組み」に関する

る作業計画を完成させ、また既に取り組みられた仕事の結果を利用する。
「SOLAS 第 II-1 序予備 III 章のための代替的デザイン及びアレンジメントに関するガイドラインの安全目標と機能要件」に関する作業計画作成作業は、新しい枠組みのための機能要件が明確に理解された後で初めて開始する。さらに具体的な今後の作業計画が提案された（SSE2/20、附属書 4）。

5.12 上記 2 つの選択肢に関する意見が分かれていることに鑑み、委員会は、議題 12 の下でこの案件をさらに検討することを決定した（12.6～12.8 項を参照）。

作業部会の設立

5.13 委員会は、以上を踏まえて、目標指向型基準に関する作業部会を設立し、MSC95/5、95/5/2 の MSC 及び Corr.1、MSC95/5/3、MSC95/5/4、MSC95/5/5、MSC94/WP.8 の各文書、及び批評並びに全体会議の意思決定を考慮に入れた上で、以下を行うよう作業部会に要請した。すなわち、

- .1 安全水準手法（SLA）に関して、実施及び結果を含めた総合的な目的について議論し、検討し、前進させる方法を推奨すること。
- .2 IMO 目標指向型基準を策定するための一般的なガイドライン（MSC.1/回章 1394）の改正について検討すること。
- .3 IMO 規則策定のプロセスに目標指向型基準安全水準手法（SLA）を応用するための暫定ガイドライン草稿に関して、さらに熟考すること。

GBS 作業部会の報告

5.14 委員会は、作業部会（MSC95/WP.9）の報告を踏まえ、一般にそれを承認し、以下に説明されるように行動を取った。

IMO 目標指向型基準の策定のための一般的なガイドラインの改正（MSC.1/回章 1394）

5.15 委員会は、IMO の目標指向型基準を策定するための一般的なガイドラインに関して、MSC.1/回章 1394/改訂.1 を承認した。

安全水準手法に対する議論と考慮

5.16 委員会は、実施と結果を含め、安全水準手法に関する総合的な目的に関する部会の検討に言及した。

5.17 委員会は、SOLAS 第Ⅲ章の機能要件の策定に関する SSE 小委員会の今後の活動計画に対する部会の勧告を踏まえ、SOLAS 第Ⅲ章の機能要件の策定に関する文書 LSA VIII/2/5 を SSE3 に送る事に同意した。

5.18 この点に関連して、委員会は、暫定ガイドライン草稿のさらなる策定のための今後の活動計画に関する部会の見解について、以下のとおり承認した。

.1 MSC96 は、SOLAS 第Ⅲ章のための機能要件の策定に関する SSE 小委員会の暫定的な結論を見直し、最終化するために、IMO 目標指向型安全水準アプローチの策定と応用に関する暫定的ガイドラインの策定をさらに進める。

さらに SOLAS 第Ⅲ章に関連する具体例は、GBS-SLA を実行することによって開始される。

.2 MSC97はIMOの目標指向型基準安全水準アプローチの策定と適用のために暫定ガイドラインを成立させる。ガイダンスのために、フィードバックと更なる指示は SSE4 に送る。及び

.3 MSC98 は、SOLAS 第Ⅲ章の機能要件の策定に関する SSE 小委員会の結果及び MSC96 と MSC97 における進捗を見直し、SLA の将来の方向性を決定する。

5.19 委員会はさらに、安全水準手法の策定と実施に貢献する可能性のある加盟国政府が、急ぎ、より広い理解を得、より大規模に参加する必要があることに関して、部会が懸念を抱いていると記録した。

5.20 増加する管理負担の可能性に関連して、南アフリカの代表は、上記加盟国政府のより広い理解及び参加を確かなものにするために、IMO の目標指向型基準安全水準アプローチの策定と適用に向けた能力を開発する必要がある旨の見解を記録した。次に委員会は、能力開発問題を今後の会議でさらに深く考える必要性について言及した。

5.21 上記を踏まえて、委員会は、IMO の目標指向型基準安全水準アプローチの策定と適用のための暫定ガイドライン草稿の進捗に関して言及し、参加国政府と国際機関に対して、MSC96 への暫定ガイドライン草稿に関して SOLAS 第Ⅲ章の具体的な GBS-SLA の例並びに批評及び提案を提出するよう、呼びかけた。

6. 旅客船の安全

背景

6.1 委員会は、旅客船 *Costa Concordia* の転覆事故以来、MSC90、MSC91、MSC92、及び MSC93 が、旅客船の安全性に関する作業部会を設立したことを想起した。委員会は、作業の結果、非常時の研修と訓練に関する SOLAS 第Ⅲ章の改正（決議 MSC.350（92））を採択し、旅客船の安全拡充を目的とした対策に関する決議 MSC.336（90）を採択し、旅客船の安全拡充を目的とした旅客船会社における推奨暫定処置に関する MSC.1/回章 1446/改訂.2 を承認し、さらに旅客船の安全に関する長期行動計画（改訂版）（MSC93/WP.6/改訂.1、附属書 3）を承認した。

Ro-Ro 式旅客船の安全性

6.2 委員会は、現在組織の中で進行中の作業に関して事務局（MSC95/6）が提供した旅客船の安全に関する情報（そのほとんどは Ro-Ro 式旅客船にも適用可能かもしれない）を検討した。委員会は、Ro-Ro 式の旅客船 *Norman Atlantic* と *Sorrento* における最近の火事を含む事故が、Ro-Ro 式の旅客船の安全性と乗客の救出に、再び注意の焦点を当てたことを記録した。さらに委員会は、乗客と乗組員の国際性ゆえに、Ro-Ro 式旅客船のための現在の安全性の仕組みを充実させ、IMO を通して海難調査の報告書を評価し、適切な行動を取る国際対応の必要性が強調されることを記録した。

旅客船の安全性に関する長期的行動計画（改訂版）

6.3 委員会は、旅客船の安全性に関する長期的行動計画（改訂版）は MSC94 で成立したこと、しかし、計画の表 1 で詳しく記載されているとおり、加盟国政府は、前に進めるための新規作業計画の根拠を提出するように促されたことを検討した。また、委員会は、十分な正当理由が MSC96（2016 年 5 月/6 月）までに提出されないという潜在的な問題に関しては、表 1 から削除されることに同意した。

この関係で、イタリアの代表団は、表 1 に記載されたいくつかの複雑な問題に対する提案の準備は本会議から MSC96 までの一年以上を要する可能性があること、及び参加国政府が適切な提案を委員会に提出できるようにするために MSC97 まで延長すべきであるという見解を記録した。委員会は、このために、表 1 に含まれる情報は、加盟国政府の新規作業計画提案準備の支援のため、今後いつでも利用可能であることを記録した。

6.4 委員会は、事務局（MSC95/6/1）によって再発行された行動計画を考えるにあたり、MSC94 が、委員会の会議の議論の結果に基づいた計画を更新し、特に計画に含まれていなかった、第 1 回 IMO 規則実施小委員会（III1）により上げられた議題を角

括弧書きで追加するように事務局に要請したことを想起した。委員会は、それらの事項を含め、角括弧を削除することに同意した。この関係で、オブザーバーCLIAは、文書 III 1/18 の 5.12 項が、包括的なリスク評価、航海計画、位置の監視、効率的な船橋資源管理(BRM)のためのガイドライン策定に関する表 1 の 12 号に脚注として追加され、以下のように読み換えられれば良いであろうという意見を記録した。

「III1 は、計画された航海に関連する既知のリスクは、別の包括的なリスク評価プロセスの必要性を示唆することに対する航海計画と緊急警告の一部と見なされるという見解であった。III1 は、航海計画のための現在の文言は、計画された航海に関連するリスクを考慮に入れていることで同意した(SOLAS 規則 V/34)」。

6.5 ある程度議論した後で、委員会は、もう一度利害関係のある加盟国政府に対して、最新の行動計画の表 1 に詳しく記載されているとお新規作業計画を推し進めるための正当理由を、CLIA によって示された見解 (6.4 項) を (適切な場合には) 検討した上で、MSC96 に提出するよう促した。

旅客船の損傷時復原性改善の提案

6.6 委員会は、MSC95/6/2(オーストリア他)、MSC95/INF.4 及び MSC95/INF.5(欧州委員会)の各文書で提起される損害時復原性に関連する旅客船の危険水準に関する欧州海上保安機関によって委託された 3 回目の研究 (EMSA 3) の中間結果と現状報告を検討した。委員会は、これらと他の関連書類に含まれた情報に基づいて、共同提案国が、研究の最終的な結果を正当と認めるために委員会は総合安全性評価 (FSA) の専門部会の会合に権限を授与するよう提案したことを記録した。

6.7 ある程度の議論の後、委員会は、議題 10 の下で FSA 専門部会の会期間会合を開く問題を検討することを決定した(設計・建造小委員会) (10.6 及び 19.42 条項参照)。

旅客船用船外転落検知装置

6.8 委員会は、装置に関する国際基準を提供することによって、船外転落検知装置または類似の装置に関する要件の統一解釈を助けるための新しい ISO/TC8 作業項目に関して ISO(MSC95/6/3)が提供した情報について記録した。ISO からのオブザーバーは、旅客船の安全性の追求におけるこの新しい作業項目の構成を助け、必要に応じて ISO/TC8 に従事するよう、委員会、地方当局、NGO、IGO、及び他の利害関係者に対して要請した。

国際航海に従事しない旅客船の安全性強化に関する会議

6.9 委員会は、国際航海に従事しない旅客船の安全性強化に関する IMO 会議が 2015 年 4 月 24 日にマニラ(フィリピン)で開催されたことを記録した。会議は、内航フェリーの規定の枠組みが場所によってかなり異なることを認識しつつも、いくつかの国と地域で海及び内水の輸送業務の安全を改善するための技術提携プログラムを通じた IMO が行う進行中のプログラムの関連で、開催された。会議は、国際機関からのオブザーバーと 13 の加盟国の代表が出席した。

6.10 委員会はさらに、内航フェリーが目的とするサービスに適しているか否かに関して満足できる答を提供することを目的とする会議が、組織が策定したガイドラインを検討したことを記録した。ガイドラインは、内航フェリーとして使用するための中古船の買い付けに関する問題、運航上限の変更、船が内航フェリーとして使用される前になされる船の改造または改修、及び乗客番号及び航海計画の確認について記載している。また、ガイドラインは、既に旅客用として使用されていた船の運航、並びに乗客番号の確認及び日常的運航航海計画に関連する事項の確認での使用も可能である。

6.11 また委員会は、会議が、世界の一定地域における国際航海非従事の旅客船の安全性を強化すべき緊急の必要性を承認した声明を採択したことを記録した。また声明は、旅客フェリーに関して自国の法令を見直して最新のものにすること、及び船が意図している役割の目的に適合していることを確かめるために会議で検討されたガイドラインを適用することを各国に促した。また声明は、内航フェリー業務に関連する問題に関する技術協力を必要とする組織またはその他の国家から、かかる援助を求めるよう各国に促した。これに関連して、この協議に関する詳細な情報が、文書 TC65/INF.12 によって技術協力委員会へ提供される。

7. LRIT データセンターの監査及び実績見直し

7.1 委員会は、LRIT システムの持続性と実行可能性に係る問題に関して、MSC94 の決定を想起した(MSC94/21、9.12 項)。

7.2 委員会は、以下の文書について検討した：

.1 LRIT 調整機関として IMSO が行った LRIT 監査のコスト高に関して SOLAS 条約を締結した政府が提起した懸念に対処する目的の、LRIT データセンター(DC)及び国際 LRIT データ交換(IDE)の監査について、代替的手段を提案する MSC95/7(カナダ他)。及び

.2 2009年から2015年までのLRIT監査費用、承認された改訂IMSO LRIT監査費用請求方針に関するIMSO会議の23回目の会議の結果、及びLRIT調整者としての活動に関する情報を提供するMSC95/7/1(IMSO)

7.3 これに関連して、議長は、監査のコスト、及び監査機能をIMOまたはその他の事業体に移管する可能性をさらに調査すべきか否かに関する問題を最初に考えるよう委員会に要請した。

7.4 文書MSC95/7に含まれた提案に対応して、IMSOからのオブザーバーは、MSC91(MSC91/22、6.6項)の決定、及び料金がここ数年間にわたってどの程度下げられてきたか(2016年の更なる低下の可能性も含め)なども含め、監査費用と他の関連事項に関する基礎的な情報を提供した。

7.5 ガーナ及び他の代表団に支持されたバヌアツ代表団は、とりわけ以下の見解を述べた。

.1 IMSO管理職の再構築、並びに監査行為における経験及び人員の採用における関連投資、監査ソフトウェアの開発、サービス契約の確立、必要なハードウェアとライセンスの入手を含め、監査のコストを削減するためのIMSOの努力が、一切の変更の前に考慮されなければならない。

.2 LRIT情報に対する現状の低い要求が、システムの長期的な財務的持続性に影響する主な要因の1つであった。そしてその結果、DCがコストを回収することを妨げていた。

.3 財政負担を減少させるために今後の方策は、1日あたり4回から2回までLRIT情報の伝達のデフォルト頻度を変えることであるかもしれない。

.4 DCの監査は、現在のシステムに固有の抑制均衡機能を保有するために独立機関か組織で維持されなければならない。

.5 監査機能の一部をLRIT業務の統治機構またはIMOに移管する場合、利益相反の可能性はある。

.6 監査機能をIMOに移すことは、組織とその加盟国に財務的な影響を及ぼすので、政策決定の前に慎重に評価されなければならない。及び

7.7 IMSO は、LRIT 調整機関の機能を実行し続けなければならない。そして、委員会は監査の行為のための現在の仕組みで続行しなければならない。

7.6 意見を表明した者の大半は、上記見解を支持した。一方、その他の代表は、文書 MSC95/7 に含まれた提案を支持し、機能を IMO またはその他一切の事業体に移す可能性を含め、監査行為の更なる選択肢を探ることを勧告した。

7.7 表明された見解の観点及び文書 MSC95/7 に含まれる全ての提案を検討する前に、代表は、第一段階として、LRIT 監査の行為のために更なる選択肢を追求すべきか否かを先ず示すことを要請された。議長は、発言者が表明した見解を踏まえ、委員会として、監査機能が IMSO に残らなければならない、監査行為のために更なる代替案を追求すべき、と結論づけた。

7.8 また委員会は、監査の頻度と DC の管理負担に関連する問題を作業部会が更に議論すべきか否かを検討したが、IMSO に監査機能を留保するという決定に鑑み、この問題をこれ以上議論しないことで合意した。

8. 貨物運送小委員会関連

8.1 委員会は、MSC94 が既に CCC1 で生じた緊急事項を実行した(MSC94/21、セクション 11) ことを想起し、第 1 回貨物運送小委員会(CCC)の報告 (CCC 1/13, Corr.1 及び Add.1; 及び MSC 95/8, MSC 95/8/Add.1 及び Corr.1)を一般に承認し、8.2 から 8.7 項に示される行動を取った。

承認された継続的審査プログラム(ACEP)

8.2 委員会は、グローバルな ACEP データベースに関連する未解決の問題についての CCC1 の議論と、連絡部会がその件を進捗させるために設立されたことについて記録した。

会期間部会の作業手法

8.3 委員会は、E&T と ESPH 作業部会の作業手法に関する現況、特に E&T 会合に関する書類提出の締め切り、及び新しい提案に関する IMODOCS 提出の遅延に関して、文書の提出日と会議の日程を忘れず、会期間の作業部会の作業手法に対する変更については全て委員会に提出されなければならないことを結論づけた CCC1 の議論の結果が、委員会の権限範囲に該当する旨を記録した。

IMDG コードへの改正草稿(38-16)と E&T グループへの指示

8.4 委員会は、小委員会が E&T23(2015 年 5 月 18 日から 22 日)に対して、CCC2 へ提出するために IMDG コードに改正草稿(38-16)を作成する権限を与えた旨を記録した。

モデルコース 3.18

8.5 委員会は、貨物輸送単位(CTU)の安全な梱包に関して、小委員会が CTU の安全な梱包に関するモデルコース 3.18 を更新するために必要な行動を取るよう事務局に要請した旨を記録した。

DSC 回章

8.6 委員会は、DSC 回章の改訂を発行し、適切な場合には「CCC 回章」として今後も回章を発行する小委員会の意思決定に関して記録した。

IMSBC コードへの改正草稿(03-15)と関連した MSC.1/回章.1395/改訂.1、MSC.1/回章.1453、及び MSC.1/回章.1454 の間接的な改正

8.7 委員会は、MSBC コード (MSC 95/8/Add.1 and Corr.1)への改正草稿(03-15)と関連して、MSC.1/回章.1395/改訂.1、MSC.1/回章.1453、及び MSC.1/回章.1454 の必然的な改正が、議題 3(3.116 項参照)の下で検討されたことを想起した。

9. 人的因子・訓練及び当直小委員会関連

第 2 回小委員会の報告

一般

9.1 委員会は、第 2 回人的因子・訓練及び当直小委員会(HTW2/19 と MSC95/9)の報告を一般に承認し、以下に示されるように行動を取った。

モデルコースの策定、審査、及び妥当性確認のためのガイドライン

9.2 委員会は、MEPC68 がモデルコースの策定、審査、及び妥当性確認に関するガイダンスを提供する草稿 MSC-MEPC 回章を承認したこと（委員会の同時の意思決定に服する）を記録し、モデルの策定、審査、及び妥当性確認のためのガイドラインに関する MSC-MEPC.2/回章.15 を承認した。

ISM コードに関する外国船舶監督業務調整官のためのガイドライン

9.3 委員会は、MEPC68 が、審査と決定のために、IMO 規則実施小委員会（III）へ ISM コードに関する外国船舶監督業務調整官のためのガイドラインの草稿 MSC-MEPC.4 回章を送ることに同意した（MSC95 による同時の意思決定に服する）ことを記録し、委員会による承認を得るために、審査と完成のために前述のガイドラインを III に送ることに同意した。

船長、船員、及び IGF コードの対象となる船舶における格付けの証明の妥当性再確認

9.4 委員会は、議題 3(3.70 及び 3.71 項参照) の下で、船長、船員、及び IGF コードの対象となる船舶における格付けの証明の妥当性再確認に関する条文を検討することを決定した。

南極・北極付近の海域で操業する船舶の船長及び甲板船員のための訓練要件に関する STCW 条約とコードの改正

9.5 委員会は、関連草稿 MSC 決議及び STCW 回章と共に、南極・北極付近の海域で操業する船舶の船長及び甲板船員のための訓練要件（改訂版）に関して、附属書 8、9、及び 10 でそれぞれ定められるように、STCW 条約、STCW コードのパート A 及びパート B に対する改正草稿を承認した。

9.6 委員会は、IGF コードの対象となる船に乗る船員の証明に対する妥当性再確認の要件を含めることを委員会が決定したことに基づき、適宜必然的な編集的変更を行うよう事務局に指示し、また MSC96(3.70、3.71、及び 9.4 項参照)による採択のために STCW 条約第 12 条に従ってそれらを回章に付すよう事務局に要請した。

STCW 旅客船特化安全訓練の見直し

9.7 委員会は、HTW2 が、利害関係のある加盟国政府と国際機関に対し検討のためのコメントと提案を HTW 3 に関する文書 HTW 2/WP.4、附属書 1 に記載される文章に基づいて提出するように呼びかけたことについて記録し、「STCW 旅客船特化安全訓練の見直し」に関する作業計画の目標完成年を 2016 年まで延期した。

梱包された危険物の海路による安全な運送に関する統合 IMO 条文に対するガイドライン

9.8 委員会は、梱包された危険物の海路による安全な運送に関する統合 IMO 条文に対するガイドラインの MSC 回章草稿を、委員会によるその後の承認を得る目的で、審査と完成のために CCC 小委員会に送るという小委員会の勧告を承認した。

ECDIS-優れた実践のためのガイダンス

9.9 委員会は *ECDIS-優れた実践のためのガイダンス*に関する MSC.1/回章.1503 を承認した。

1978 年の船員のための訓練、認定、及び当直基準に関する国際条約(STCW) (及びその改正) 並びに旗国からの船員配置要件に基づく、船員の認定、休憩時間に関する外国船舶監督業務調整官のためのガイドライン

9.10 委員会は、船員のための訓練、認定、及び当直の基準に関する国際協定 (STCW)(1978 年及びその改正)並びに旗国からの船員配置要件に基づく、船員、休憩時間の証明に関する外国船舶監督業務調整官のためのガイドライン(HTW2/WP.5、20～23 項)についての MSC 回章草稿に対するコメントを、その追加研究が HTW3 で行われるであろうことを特に記録した上で、III 小委員会に送るべきという小委員会の勧告を承認した。

その他の問題

9.11 委員会は、外国船舶監督業務ガイドラインの今後の改訂・策定に関して、関連ガイドラインの策定中、III 小委員会が関連する技術的な小委員会から早めに情報を貰うべきである旨を III 小委員会に通知するよう、事務局に指示した。

2010 年マニラ改正の実施のためのガイダンス

9.12 委員会は、STCW コードが定期的に見直され、色覚検査及び視力検査の適切な基準の問題がより十分に考慮される時まで、STCW コードに対する 2010 年マニラ改正の発効日前に適用すべき色覚検査及び視力検査の要件を満たす既存の船員が「職務適合性」の医療証明問題に関して有資格であり続けることを推奨する MSC 回章を発行することを提案する文書 MSC は 95/9/2(IFSMMA、InterManager、ITF、及び Nautical Institute)を検討した。

9.13 続く議論では、以下の見解が示された:

- .1 船員の色覚検査と視力検査に問題がないことを決定する新手法が策定されるまで、パート B をガイダンスで使用することが推奨されるべきである。
- .2 2017 年 1 月 1 日から完全に実施される 2010 年マニラ改正のセクション A-I/9 に基づき、既存及び新規参入者に関する基準の相違点を適用しなかった加盟国もあった。
- .3 委員会は、セクション A-I/9 の要件をはっきりさせるために回章を発

行しなければならない。

.4 船員の採用、留保、及びキャリア昇進を考える際、船員の色覚と視力の問題が航海の安全に影響を与えてはいけない。

.5 2010年改正の特にセクション A-I/9 のパラグラフ 1 は、船員としての職歴を開始しようとする者と既に勤務の経験がある者との差を認めており、委員会がこの点に関して回章を発行する緊急の必要性は無かった。及び

.6 HTW 小委員会は、以下を行うよう指示されるべきである。

.1 2010年マニラ改正の実施のためのガイダンスに関する既存の議題の下、現在の要件を検討する。及び

.2 船員の色覚と視力に問題がないことの基準に関して長期的な解決法を策定するために最も良い方策を委員会に助言する。

9.14 委員会は、ある程度の議論の後、2010年のマニラ改正は、STCW コードのセクション A-I/9 のパラグラフ 1 が定めるように、新しく採用する船員と経験ある船員に対する医学的及び視力的な要件は異なっても問題がないことを認識していること、及びこの点に関して回章を発行する緊急の必要性はないことで同意した。さらに委員会は、船員に対する既存の色覚及び視力の基準を検討するよう、HTW 小委員会に指示した。及び

.1 「2010年マニラ改正の実施のためのガイダンス」に関する小委員会の既存の作業計画の下、必要な場合には説明を加える。及び

.2 船員の色覚と視力に問題がないことの基準に関して長期的な解決法を策定するために最も良い方策を委員会に助言する。

疲労軽減と管理に関するガイダンスの改訂

9.15 委員会は、HTW によって同意された疲労軽減と管理に関するガイダンスの審査と更新の範囲(MSC/回章.1014)に関してコメントを提供し、かつ人員配置に関して範囲の明確化を提案する文書 MSC95/9/3(イギリス)を検討した。

9.16 続く議論では、以下の見解が示された:

.1 人員配置水準と疲労との間には関連性があった。

.2 疲労に対する考慮だけに基づいて最低限の安全な人員配置水準に関する既存の要件に改正を加える必要はない。及び

.3 *最小限の安全な配置の原則*に関する SOLAS 規則 V/14 及び決議 A.1047(27)を改正するべきではない。

9.17 これに関連して、一部の代表は、組織が最低限の安全な人員配置水準に関する強制的な条文を策定すべきだという意見を記録したが、その他の代表は組織がかかる条件を策定してはいけないという意見であった。

9.18 ある程度の議論の後、委員会は、文書 MSC95/9/3 のパラグラフ 11 に記載されるようにイギリスによって提案された人員配置に関する範囲の説明に同意し、HTW 小委員会に対して、疲労軽減と管理に関するガイダンス(MSC/回章.1014)を改訂する際にはこれを考慮に入れるよう指示した。

9.19 また委員会は、*最小限の安全な配置の原則*に関する SOLAS 規則 V/14 及び決議 A.1047(27)を改正するべきではないことにも同意した。

STCW 規則 I/7 パラグラフ 2 に準拠した事務局長の報告

9.20 事務局長の報告書(MSC95/WP.3)を紹介するにあたり、海上安全部部長が事務局長を代理して、STCW 条約規定 I/7 パラグラフ 2 に要求される報告を作成するに際して、STCW コードのセクション A-I/7 のパラグラフ 5 に基づいて作成されたリスト (MSC.1/回章.797 として回章) に選択された適格者の見解を参考にしたことを委員会に対して助言した。MSC.1/回章.1448 によって要求される報告は以下から構成される。

.1 委員会への事務局長の報告

.2 従うべき手順の記述

.3 結論の要約 (比較表にして) 及び

.4 関与する政府に適用対象とならないエリアの提示

9.21 委員会は次いで、関与する政府によって提供された情報は十分で完全な効力が

STCW 条約の条文に与えられたことを示しているか否かを確認するために、文書 MSC95/WP.3 に添付されている報告書を検討するよう要請された。

9.22 前回の会合に対する事務局長の報告の時と同様に、委員会は、以下のために報告を検討することに同意した。

- .1 事務局長の報告書から、委員会によって評価された情報の範囲を特定する。
- .2 明確化を必要とする一切の新規記載を確認する手続き報告を見直す。
- .3 提示された情報を比較表の形式で見直し、事務局長の報告と矛盾がない事を確かめる。及び
- .4 各報告書において、関与する政府が提供した情報に対する評価手続きが正しく踏襲されているか否かを確認する。

9.23 委員会は、事務局長の報告に含まれている STCW 当事者に関して、提供された情報の評価手続きが正しく行われていることを確認し、MSC.1/回章.1163/改訂.9 として最新の回章を発行するよう事務局に指示した。

STCW 規則 I/8 に準拠した事務局長の報告

9.24 事務局長の報告書(MSC 95/WP.3/Add.1)を紹介するにあたり、海上安全部部長が事務局長を代理して、STCW 規則 I/8 パラグラフ 3 に要求される報告を作成するに際して、STCW コードのセクション A-I/7 のパラグラフ 5 に基づいて作成されたリスト(MSC.1/回章.797 として回章)に選択された適格者の見解を参考にしたことを委員会に対して助言した。MSC.1/回章.1449 によって要求される報告は以下から構成される：

- .1 委員会への事務局長の報告
- .2 踏むべき手順の記述、及び
- .3 結論の要約(比較表にして)

9.25 次に、委員会は、STCW 規則 I/8 に準拠して STCW 当事者によって提供された情報が、STCW 条約の条文に十分で完全な効力が与えられたことを確認するものであ

ったか否かを確かめるため、文書 MSC 95/WP.3/Add.1 に添付された報告を考慮するよう要請された。

9.26 委員会の前回の会合に対する事務局長の報告の時と同様に、委員会は、以下のために全ての報告をまとめて検討することに同意した：

- .1 手続報告を見直し、説明を必要とする一切の新規記載を特定する。
- .2 提示された情報を比較表形式で見直す。及び
- .3 各報告書において、関与する当事者の提供した情報を評価するため手続が正しく踏襲されていることを確かめる。

9.27 委員会は、STCW の 6 当事者に関して、提供された情報の評価手続が正しく行われていることを確認し、MSC.1/回章.1164/改訂.15 として最新の回章を発行するよう事務局に指示した。

9.28 クック諸島の代表は、当委員会の多くの会合で、STCW 当事者が STCW 条約の規定 I/7 及び I/8 の条文に対して十分かつ完全な効力を与えていることが判明したことを記録し、そのような STCW 当事者が、協定に対して十分かつ完全な効力を与えている他の当事者の発行した規定 I/10 の下の証明を自動的に認識できなかった旨の懸念を表明した。その意見では、委員会が、彼らがそのようなことを妨げたと思われる障害を特定するために当該問題に関して議論すべきと主張している。

適格者の承認

9.29 委員会は、政府によって指名された適格者を追加的に承認し (MSC 95/9/1 及び MSC 95/9/1/Add.1)、事務局に対して最新の回章 MSC.1/回章.797/改訂.27 を発行するよう要請した。

CyClaDes プロジェクト:船員のために設計された、インターネット学習による人的要素知識の統合及び周知

9.30 委員会は、文書 MSC95/INF.7(WMU)に含まれた情報に関して、感謝の気持ちを込めて記録した。

BIMCO/ICS 人的資源研究 2015 年

9.31 ICS からのオブザーバーは、2015 年の BIMCO/ICS 労働力研究の進捗に関する

情報を提供し、加盟国に対して更新した連絡先情報を提供するよう要請した。

10. 設計・建造小委員会関連

一般

10.1 委員会は、第2回設計・建造小委員会(SDC)(SDC2/25 と MSC95/10/改訂.1)の報告書を一般に承認し、以下に示される行動を取った。

水密扉(規則 II-1/13)

10.2 委員会は、水密扉の日常作業中に人間が押しつぶされる事故を防ぐ目的の SOLAS 規則 II-1/13 に関して提案されている改正について、SDC 2 (SDC 2/25, パラグラフ 3.11)において異なる意見が表明されていることを検討し、当該問題に関して表明された以下の見解について記録し

- .1 前述の提案は、徹底的な考慮に値するが、既存の作業計画の範囲外にある。したがって、事前の計画にない新しい作業計画のための正当理由が必要である。
- .2 水密扉は非常に強力なシステムであるので、技術的及び実用的な影響に関して慎重に考えなければならない。
- .3 水密扉の日常作業中に多くの致命的事故が発生しており、これは緊急事項である。及び
- .4 これは船舶システムと訓練に関連しており、いかなる承認された作業も、全て SSE 小委員会によって調整されなければならない。

これが差し迫った問題であることに同意し、考慮のために議題項目 19 の下で新しい作業計画のための正当理由を準備する旨決定した(パラグラフ 19.32 参照)。

旅客船における浸水

10.3 委員会は、2の小委員会においてこの件に関する文書が全く提出されなかったため、旅客船の隔壁甲板上の浸水箇所の限定に関する作業は終了したことを記録した。

細分化及び損傷時復原性規定

10.4 委員会は、文書 SDC2/25 の附属書 1 及び文書 MSC95/10/1(米国)に記載されており、SOLAS 第 II-1 章への追加的な改正が小委員会で検討されていることを理由に、

改正草稿を今回は採択しないことを提案する文書 MSC95/10/1(米国)と、下位区分及び損傷時復原性にかかる規則に関する SOLAS 第 II-1 章の改正草稿を検討し、また改正草稿の編集的改善を提案し、かつ適用の日付が申請の日付適用が 1974 年 SOLAS 条約及び関連する義務的要件に対する改正草稿(MSC.1/回章.1500)に関するガイダンスに合致していない懸念を表明する MSC95/10/3(イギリス)を検討した。

10.5 委員会は、以下のことを記録した。すなわち、

- .1 文書 MSC 95/10/1 及び MSC 95/10/3 に含まれた提案に関して全体的な支持があった。
- .2 SOLAS 第 II-1 章の損傷時復原性規則の改正は、改正の包括的パッケージであることが意図されている。及び
- .3 1974 年 SOLAS 条約及び関連する義務的要件に対する改正の効力発生のためのガイダンス(MSC.1/回章.1481)に基づき、MSC96 における前述の改正の承認は、効力発生日を遅らせることはない。

以上を踏まえ、委員会は、MSC96 における承認に向けて、適用範囲の審理続行のために改正草稿及び文書 MSC95/10/1 及び 95/10/3 を、SDC3 に付託することを決定した。

旅客船の残存復原性に関連する EMSA3 研究

10.6 委員会は、2015 年 11 月 10 日～12 日の間、旅客船の残存復原性に関連する EMSA3 研究の妥当性確認のために、C114(パラグラフ 19.42 参照)による承認を受けることを条件に、吉田氏を議長として FSA 専門部会の会期間会合を開催することに同意し、検討のために直接 SDC3 に結果報告をするよう専門部会に指示した。委員会は、これに関連して、MSC93 によって小委員会に参照された文書 MSC93/6/2 及び 93/10/20 は旅客船の残存原性に関連するものなので SDC3 で更に検討される旨を記録した。

旅客船の安全な帰港

10.7 委員会は、旅客船の港への安全な帰還に関する草稿ガイドラインに関連する事項の進捗について記録した。

2008 年完全安全性コード

甲板積み木材運搬船における氷の付着

10.8 委員会は、2008 年 IS コードのパート B 第 6 章への改正を、附属書 11 に記載さ

れるとおり、細かい修正を加えつつ決議 MSC.398(95)で採択した。

最大横傾斜角の基準

10.9 委員会は、これ以上の研究や実船計測、及びモデルテストデータが無ければ、最大横傾斜角に関する基準について、2008年 IS コードのパート A 第 3 章を改訂することは現段階では時期尚早であることから、作業計画 5.2.1.1(2008年 IS コードの旋回における最大横傾斜角の基準に対する改正)を完成させる旨の小委員会の決定を支持した。

錨の取扱い作業

10.10 委員会は、附属書 12 に記載されるとおり、錨の取扱いに従事する船に関する 2008年 IS コードの導入に関する改正草稿を、SOLAS 規則 II-1/2.27(決議 MSC.269(85))及び 1988年 LL 議定書の規則 3(16)(決議 MSC.270(85))に基づき承認した。これに関連して、委員会は、関連する上記改正の採択と同時に採択することを視野に、文書 SDC 2/25 の附属書 4 に記載されるように、錨の取扱い業務に従事する船に関する 2008年 IS コードのパート B への改正草稿も原則として承認した。事務局は、適宜行動を取るよう要求された。

国際航海に従事する船の作業員の運送

10.11 委員会は、国際航海に従事する船による 12 人以上の作業員の運送及び作業員の定義に関する関連草稿 MSC 回章について、文書 SDC2/25 の附属書 5 に記載されるとおり、検討のため、以下の文書を用いた

- .1 SDC2 によって作成される草稿定義は、組織の規定体系に何らかのひずみをもたらすかもしれないという見解を表明し、結果的に IMO 義務的要件に対して影響を及ぼさない新しいガイドラインが策定されるべきことを提案する MSC95/10/2(アルゼンチン)。
- .2 文書 MSC95/10/2 において表明された問題を支持し、適用のための経過措置を該当する協定(例：SOLAS、MARPOL、STCW など)に適用するために、草稿定義が「暫定的な」ガイドラインに過ぎないことを主張し、提案する MSC95/10/4(フランス)。
- .3 MSC 回章の草稿が「暫定的な」解決策にすぎないという見解を表明し、一貫性のある実施及び IMO 義務的要件との矛盾回避のために、草稿定義に対する修正を提案する MSC95/10/8(米国)。及び

.4 SDC2 での SOLAS 条約の改正の「必要性」についての議論に関する懸念を表明し、さらに彼らの見解では MSC92(MSC92/26、パラグラフ 23.19) によって同意された課題の意図に合致していることから SDC1(SDC2/8、附属書)で確立された連絡部会の結果を支持する、MSC95/10/9(バヌアツ)

10.12 SDC2 によって作成された *作業員の定義* に関して、上の文書と草稿 MSC 回章を考慮するにあたり、委員会は、以下の見解が議論の間に表明されたことを記録した。

.1 具体的な適用のない作業員の草稿定義を承認することは、IMO の義務的要件に更なる影響を与える。

.2 草稿定義は少ない作業員を収容する船に関する問題に対応するために策定された。適用に関する適切な限定が無ければ、多くの作業員を運ぶ、または収容する船にも適用されるだろう。

.3 当座の解決策として作業員の草稿定義を承認するよりも、むしろ、安全性の観点から、すべての利害関係者に対して明確で包括的な指示を作成し続けた方が、組織の最善の利益に適うだろう。

.4 現在の草稿では、作業員の新しい草稿定義は沿岸諸国の責任を増加させるが、当該問題に対処するために必要な方策が与えられていない。

.5 草稿定義は、平均的な乗員とは著しく異なる能力や技能を持った新しい人員の範疇を認識して明確に記録するために重大な意味を持つ。

.6 この定義は、沖合の施設に役務を提供する技術者の安全で効率的な移送を促進するために、成長する沖合エネルギー部門に至急必要とされている。

.7 この問題に対して強制的な解決の必要があり、それは SOLAS 第 I 章の改正の策定を伴う可能性もある。従って、現状の作業計画がさらに充実されるか、または新しい作業計画の作成が必要である。及び

.8 改正または新しい要件を制定する前に、既存の義務的要件をよく考え、正当理由を作らなければならない。

10.13 上記の見解を考えた上で、委員会は、検討のために、議題項目 19 の下で新しい計画された作業計画のための正当理由を作成することを決めた(パラグラフ 19.25 参照)。この関係で、委員会は、SDC2 によって作成された作業員の定義を支持する CESA のオブザーバーによる声明について記録した。それらの声明の全文は附属書 27 に記載されている。

水密区画試験方法

10.14 委員会は、改正草稿に関して合意を得ることができなかつたため水密区画のための試験方法の妥当性を確かなものにするために、SOLAS 規則 II-1/11 に対する改正の検討と、関連ガイドラインの策定を完了することを小委員会が決定したことを記録した上で、文書 SDC2/INF.8(日本)への附属書 7 に含まれるタンク試験ガイドラインに基づき、草稿 MSC 回章を作成すべきことを提案する文書 MSC95/10/6(IACS)を検討した。

10.15 これに関連して、委員会は、この件に関して表明された以下の見解について記録した。

- .1 SDC2 は、この件に関する何年もの検討の後に、安全水準は十分であるので、SOLAS 規則 II-1/11 を改正する必要はないと決めた。
- .2 草稿ガイドライン(SDC2/INF.8、附属書 7)は、SDC2 で考えられたが、SOLAS への改正草稿なしに必要であるとは考えられなかつたので、合意に至らなかつた。及び
- .3 草稿ガイドラインの目次は、IACS の統一要件に基づいているので、全ての行政府が案件毎に利用できる。

さらに委員会は、当該案件について話をした人の過半数は提案されたガイドラインを支持していなかつたことを記録した上で、この件に関するこれ以上の作業は不要であると決定した。これに関連して委員会は、ギリシャの代表団と EC からのオブザーバーによる声明に関して記録した。その全文は附属書 27 に記載されている。

船体構造への繊維強化プラスチック(FRP)の使用

10.16 委員会は、船体構造への繊維強化プラスチック(FRP)材料の使用、及び MSC93(MSC93/22、パラグラフ 10.10)によって指示されるように SOLAS 第 II-2 章のパート A における火気安全性の目的及び機能要件の背景に対して然るべき考慮が払われていないため、現段階で暫定ガイドライン草稿を承認するのは時期尚早であるという

見解を表明する文書 MSC95/10/7(米国)と共に、文書 SDC2/25 への附属書 6 に記載される火気の安全性問題のための暫定ガイドラインの草稿 MSC 回章を検討した上で、この件に関して表明された以下の見解について記録した。

- .1 文書 MSC95/10/7 で表明された懸念は、SDC2 で検討され、既に対応策が取られた。したがって、船の構築物における FRP の問題に取り組むための良い方策の役目を果たすので、暫定ガイドライン草稿は承認されべきである。
- .2 FRP 部材は既に使用されており、代替的な設計を可能にするために重要であるから、暫定ガイドラインは必要である。
- .3 SOLAS 規則 II-2/17 は、第 II-2 章の一切の要件の実施において柔軟性を許しており、現在の暫定ガイドライン草稿はそれらの要件の実施において一様性を提供しない。及び
- .4 そのような暫定指針を承認する前にすべての懸念が払拭されなければならない。以上を踏まえて、委員会は、SDC3(パラグラフ 19.21 参照)に関する議題で、既存の作業計画 5.2.1.21「船体構造への繊維強化プラスチック(FRP)使用のためのガイドライン」を再度検討することを決め、審理継続のために、SDC3 に文書 MSC95/10/7 を持ち込んだ。

タンカー船首への安全なアクセス

10.17 委員会は、タンカー船首への安全なアクセスのためのガイドラインの統一解釈に関する MSC.1/回章.1504 を承認した(決議 MSC.62(67))。

船上のプラスチック・パイプ

10.18 委員会は、決議 MSC.399(95)で、船舶におけるプラスチック・パイプの適用のためのガイドラインの改正(決議 A.753(18))(決議 MSC.313(8)によって改正される)を、附属書 13 に記載されるように、採択した。

SOLAS 規則 II-2/13 への改正草稿

10.19 委員会は、避難分析に関する SOLAS 規則 II-2/13 に対する改正草稿を、附属書 14 に記載されるとおり承認し、MSC96 でその後採択されるために、SOLAS 条約第 8 条に従って上記の改正を回章するよう事務局長に要請した。

10.20 上記の決定の観点から、委員会は、改正のあいまいな文言と適用範囲の問題に

について、検討のために SOLAS 規則 II-2/13 に対する改正草稿の採択に関連して MSC96 に文書を提出するつもりであるという、オブザーバーによって IACS から提供された情報を記録した。

SOLAS 規則 II-2/13.6 の統一解釈

10.21 委員会は、SOLAS 規則 II-2/13.6 の統一解釈に関する MSC.1/回章.1505 を承認した。

SOLAS 規則 II-1/22 への改正草稿

10.22 委員会は、損傷時復原性規則に関する SOLAS 第 II-1 章への改正草稿(パラグラフ 10.4 を参照)の承認と同時に MSC96 において承認を得る目的で、文書 SDC2/25 に対する附属書 1 に記載されるとおり、水密扉に関する SOLAS 規則 II-1/22 への改正草稿を、原則として承認した。

旅客船上の水密扉に関するガイダンス

10.23 委員会は、SOLAS 規則 II-1/22 への改正草稿の採択に関連して(パラグラフ 10.4 及び 10.22 参照)、MSC97 における承認のために、文書 SDC2/25 に対する附属書 11 に記載されるとおり、航海中に開けられる可能性のある旅客船上の水密扉に関するガイダンスを、原則として承認した。

旅客船のための被害対応訓練に関するガイドライン

10.24 委員会は、旅客船のための被害対応訓練に関する SOLAS 第 II-1 章に対する改正、及び関係するガイドラインに関連した事項の進捗について記録した。

一般貨物船舶の安全性

10.25 委員会は、一般貨物船舶の安全性に関連する件に対する検討が終了したことを記録した。

2011 年の ESP コードへの改正草稿

10.26 委員会は、附属書 15 に記載されるとおり、2011 年の ESP コードに対する改正草稿を承認し、その後 MSC96 で採択されるために、SOLAS 条約第 8 条に従い、上記の改正を回章するよう事務局長に要請した。この関連で、委員会は、前述のコードは IMDG や IMSBC コードと同様に毎年更新されるので、今後、SOLAS 条約への改正草稿に関するガイダンス及び関連する義務的要件(MSC.1/回章.1500)は、2011 年の ESP コードに対して全体適用しないことを決定した。

MSC.1/回章.1464/改訂.1 の改正

10.27 委員会は、ばら積み貨物船及びばら積み貨物船以外のシングルホールド貨物船に関する水位検知(決議 MSC.18(79))(MSC.1/回章 1464/改訂.1)の検査のためのアクセス手段に関する技術規定(決議 MSC.158(78))及び性能基準に関する SOLAS 第 II-1 章及び第 XII 章の条項の統一解釈に対する改正について、MSC.1/回章 1507 を承認した。

1988 年の LL 議定書の規定 36(6)の統一解釈

10.28 委員会は、1966 年の満載喫水線に関する国際条約に関連する 1988 年の議定書の規定 36(6)の統一解釈について、MSC.1/回章.1508 を承認した。

船上の騒音レベルに関するコードの統一解釈

10.29 委員会は、船上の騒音レベルに関するコードの統一解釈について、MSC.1/回章.1509 を承認した(決議 MSC.337(91))。

防火に関連する統一解釈

10.30 委員会は、SOLAS 第 II-2 章、FSS コード、FTP コード、及び関連する火気試験手順(MSC/回章.1120)の統一解釈への改正の MSC.1/回章.1510 を、小さな修正を伴いながらも承認した。

SOLAS 規則 II-2/9 と II-2/13 の統一解釈

10.31 委員会は、貨物船における RO-RO/車両スペースの境界線の火気の安全性に関して、SDC2 によって作成された草稿統一解釈の修正事項を提案する文書 MSC95/10/5(IACS)を踏まえ、文書 MSC95/10/5 において提案された修正を伴いながらも、SOLAS 規則 II-2/9 と II-2/13 の統一解釈に関する MSC.1/回章.1511 を承認した。

草稿 OSV ケミカル・コード

10.32 委員会は、小委員会が貨物輸送に関する草稿 OSV ケミカル・コードの第 5 章を PPR3 への助言を求めて SSE2 と CCC2 へ持ち込んだこと、及び草稿 OSV ケミカル・コードの第 2 章の文章を調整目的で PPR3 に持ち込んだことを記録した。また、これに関連して、委員会は、引き受けられるべき作業の範囲と目的を明確にするために、小委員会が OCV に関連する異なった IMO コードとガイドラインにおける既存の全ての安定性要件を考慮するよう SDC 小委員会に要請することを再考するよう PPR3 に対して要請したことを記録した。

11. 航行安全、無線通信、捜索救助小委員会関連

一般

11.1 委員会は、航行安全・無線通信・捜索救助小委員会(NCSR)の第 2 回小委員会に関する報告(NCSR2/23 と MSC95/11)を一般に承認し、以下に示す対応を取った。

分離通航方式(TSS)以外の航路指定方式

11.2 決議 A.858(20)に基づき、委員会は以下の新しい航路指定方式を SN.1/回章.331 による周知のため採択した。

- .1 南西コーラル海における対面航路の設定
- .2 南西コーラル海における避航水域の設定、及び
- .3 アリューシャン列島地域における 5 つの避航水域の設定

採択された航路指定方式の実現

11.3 委員会は、パラグラフ 11.2 の中で詳述される新しい航路指定方式が、採択から 6 カ月後、すなわち 2016 年 1 月 1 日 UTC0000 時に実施されるべきことを決定した。

LRIT システムの機能と業務に関連する提案と勧告

11.4 委員会は、LRIT システムに関して定義された標準書式を使用して捜索救助海域の地理的な限界を提出できるようにするため、GISIS の COMSAR 部分を改正するよう事務局に指示し、該当部分の変更が実行された後は、適切な形式で情報を再提出するよう加盟各国政府に要請した。

11.5 委員会は、附属書に記載のとおり、船舶長距離識別追跡システム (LRIT) に関して、改訂性能基準と機能要件(決議 MSC.263(84)、及び改正)に関する決議 MSC.400(95)を採択した。

11.6 委員会は、*LRIT 技術文書*パート I 及びパート II を各々含む MSC.1/回章 1259/改訂 6 及び MSC.1/回章 1294/改訂 4 の改正を承認し、特定され得る一切の編集上の訂正を行い、MSC.1/回章 1259/改訂 7 及び MSC.1/回章 1294/改訂 5 として各々発行するよう、事務局に権限を与えた。

11.7 委員会は、LRIT システムの 2 回目の改善試験段階に関する必要な詳細手順書を作成するため、及びすべての DC、IDE、及び DDP サーバーの試験を調整するために、LRIT 業務統治機構に権限を与えた。

人間中心の設計(HCD)、有用性の試験、評価及び査定(UTEA)、並びにソフトウェア品質保証(SQA)に関連するガイドラインの調和

11.8 委員会は、インターネット使用のためのソフトウェア品質保証及び人間中心の設計に関するガイドラインに関する MSC.1/回章.1512 を承認した。

船上航海システムに関する性能基準

11.9 委員会は、NCSR2 によって策定された複数システムの船上航海システムのための性能基準草稿を、文書 MSC95/11/1(ノルウェー)の中のコメントと共に、検討した。

11.10 これに関連して、オランダの代表は、IALA と ICS による支持を受けながら、NCSR2 によって作成された文章を改正するべきではないという見解を表明した。その見解では、この策定の背景理由であるのある船位決定は外洋ではなく沿岸域における問題にすぎないことを理由に、グローバルな適用範囲の必要はないとのことである。組織は、インターネットを利用した航海の発展のために、地点、航海及びタイミング(PNT)に関する解決策は非 GNSS システムに求められなければならないことを決定した。この目的のための新しい沿岸無線航法システムは、e-Loran や R モードのように既に開発中であり、位置決定のバックアップだけではなく、時間同期のためのバックアップも提供しなければならない。文書 MSC95/11/1 のパラグラフ 9.2 に記載されるとおり、他の多くの代表団は、ノルウェーによる提案を支持し、改正に対して採択の意思を示した。

11.11 委員会は、ノルウェーによる提案に対する一般的な支持を考慮に入れ、以下の改正を伴いながらも、附属書 17 に記載されるように、*複数システムの船上無線航法受信機のための性能基準*に関する決議 MSC.401(95)を採択した。

.1 パラグラフ 3.3 を以下の新しい文言に置き替える:「沿岸無線航法システム信号が保護された周波数帯で提供され、使用される場合、保護された周波数帯で提供された沿岸無線航法システム信号を使用して業務できる可能性を持つこと」及び

.2 パラグラフ 1.6 の最初の部分は、以下の文言に置き換える:「複数の GNSS と任意の沿岸無線航法システムからの測定結果を結合できる受信機設

備・・・」

GMDSS の見直し

11.12 委員会は、報告書の文量が多い場合には締切の 2 週間後（2015 年 12 月 11 日）までに報告書を NCSR 3 宛てに提出することを、GMDSS の見直しを行う連絡部会に許可する上で小委員会が取る措置を例外的ケースとして承認した。

勧告 ITU-R M.493-13 の改訂

11.13 委員会は、勧告 ITU-R M.493-13 の改訂に関する連絡声明を ITU-R 作業班 5B（NCSR 2/23, 附属書 6）に伝達するように事務局に指示する上で小委員会が取る措置を承認した。

関連する WRC-15 各議題項目に対する IMO の立場

11.14 委員会は、ITU 世界無線通信会議（WRC-15）の各議題項目のうち海上サービス関連事項に関するもの（NCSR 2/23, 附属書 7）に対する IMO の立場を承認し、2015 年 11 月 2 日から 27 日まで開催予定の WRC-15 にそれを伝達するように事務局に指示した。

11.15 委員会は、WRC-15 の各議題項目に対する IMO の立場に関してもし追加情報があれば、会議での審議向けに IMO/ITU 合同専門家グループがそれを直接 ITU 宛てに提出することを認めた。

11.16 委員会は、委員会が策定して承認した IMO の立場に盛り込まれていない新規の課題については、WRC-15 に参加する IMO 各加盟国と協議し、IMO の利害を守るべく適切な措置を取ることを事務局に指示した。

SAR.7/回章 11 — 海上救助調整センター（MRCC）が保持すべき IMO 文書及び出版物の一覧の改訂

11.17 委員会は、海上または合同救助調整センターが保持すべき IMO 文書及び出版物の一覧に関する SAR.7/回章 12 を回章に付するように事務局に指示するために小委員会が取る措置を承認した。

IAMSAR 手引書の改正

11.18 委員会は、2016 年版に盛り込むことが提案されている手引書の改正を盛り込むことに、ICAO が同意していることを考慮の上、IAMSAR 手引書の改正に関する MSC.1/回章 1513 を承認した。

VHF データ交換システム (VDES) の開発

11.19 委員会は、VHF データ交換システム (VDES) の開発の現況を知らせる文書 MSC 95/INF.12 (日本、スウェーデン、IALA) に掲載の情報を記録して評価した。

ケーブル船及び国際海底ケーブル修理活動の保護

11.20 マーシャル諸島代表団は他の国々の支持のもと、ケーブル船及び国際海底ケーブル修理活動に関するガイドラインが早急に必要であるとの自国の見解を考慮し、また NCSR 2 での関連する議論 (NCSR 2/23, 22.1 から 22.4 節) に言及しつつ、COLREG 条約の第 18 ルールに関する統一解釈を策定するか、または SN 回章を発行するように NCSR 3 に指示するように委員会に要請した。

11.21 委員会は審議の末、IMO の安全・保安・環境関連諸条約の諸条項の統一解釈に関して NCSR 小委員会が既存の議題項目 1 件を有しており (作業計画 1.1.2.3)、この議題項目下での審議向けに、マーシャル諸島が NCSR 3 宛てに文書を提出してもよいと記録した。

12. 設備小委員会関連

一般

12.1 委員会は小委員会の第 2 回小委員会 (MSC 95/12) で生じた緊急課題を審議し、以下に記す措置を取った。

煙管理システムの評価に関する性能基準、機能要件、及びシステム要件

12.2 委員会は、煙管理システムの評価に関する性能基準、機能要件及びシステム要件に関する MSC.1/回章 1514 を承認した。

SOLAS 規則 II-2/20.3 改正草稿の修正

12.3 委員会は、SOLAS 規則 II-2/20.3 改正草稿の修正が議題項目 3 (義務的要件の改正の審議及び採択) 下で審議されたことを記録した (3.21 から 3.24 節参照)。

RORO 式積荷空間の換気システムに関する改訂済み設計ガイドライン及び運用勧告

12.4 委員会は、RORO 式積荷空間の換気システムに関する改訂済み設計ガイドライン及び運用勧告に関する MSC.1/回章 1515 を承認した。

スワンランド号事件に関する報告

12.5 委員会は、時間の制約のため、スワンランド号事件に関する報告は SSE 3 における議題「その他の事項」下でさらに審議されると記録した。

救命装置向け GBS 枠組みに関する将来的な作業計画

12.6 救命装置向け GBS 枠組みに関する将来的な作業計画について、SSE 2 で提案された 2 つの選択肢 (SSE 2/20、附属書 4) を議題 5 (目標指向型新造船基準) 下で審議 (5.9 から 5.12 節参照) した上で、委員会は、これらの選択肢に関し見解が分かれていることを記録し、本件をこの議題のもとでさらに審議することを決定した。

12.7 委員会は、目標指向型基準に関する作業部会が、安全性レベルアプローチに関する実施、影響、及び今後の道筋を含む全般的な目標について審議を行う中で、SOLAS 第 III 章の機能的な要件の策定に関し、SSE 小委員会向けに新しい将来的な作業計画、とりわけ以下の各項を提案したことを記録した。

.1 SOLAS 第 III 章に関する機能的な要件を、*IMO 目標指向型基準策定のための一般ガイドライン* (MSC.1/Circ.1394/Rev.1) に基づいて策定するように、SSE 小委員会は指示を受けるべきであり、また本作業を完了するには会合 2 回を要すること。

.2 SOLAS 第 III 章に関する機能的な要件策定に係る進捗状況、並びに MSC.1/回章 1394/改訂 1 の実施に関して得られた経験への意見 (もしあれば) を、SSE 3 が MSC 96 宛てに緊急事項として報告すべきこと。

.3 SOLAS 第 III 章に関する機能的な要件を、MSC 98 宛てに提出して承認を求めべく、SSE 4 が確定すべきこと。

12.8 上記作業計画に合意した上で委員会は、すでに行われ SSE 2 への報告が済んでいる作業の結果を考慮した上で、SOLAS 第 III 章に関する機能的な要件に係る提案を SSE 3 宛てに提出し、議題 4 項目 (*SOLAS 第 II-1 章及び第 III 章に関する代替設計及び取り決めに係るガイドラインのうち、安全性に関する目標及び機能的な要件*) 下での審議を求めよう、各加盟国政府及び各国際機関に促した。

SOLAS 第 II-2 章中の燃料油引火点要件の見直し

12.9 SOLAS 第 II 章 2 中の燃料油引火点要件の見直しに関連する事項は IGF コードの対象になると小委員会が見なしているという、SSE 2 の見解を記録した上で委員会は、上記の見解を承認し、意見や提案を CCC 2 宛てに提出するよう、各加盟国政府及び各国際機関に促した。

防火システム及び装置の保守点検に関する改訂済みガイドライン (MSC.1/Circ.1432) の改正

12.10 委員会は、*防火システム及び装置の保守点検に関する改訂ガイドライン (MSC.1/Circ.1432)* の改正に関する MSC.1/回章 1516 を承認した。

FSS コード第 8 章改正草稿

12.11 委員会は、附属書 18 に示す FSS コード第 8 章改正草稿を承認すると共に、MSC 96 における今後の採択を視野に、SOLAS 条約第 8 条に沿って上記の改正を回章に付すように事務局長に要請した。

LSA コード改正の適用範囲と草稿

12.12 委員会は、現段階で具体的措置を取る必要はないが、LSA コードを将来改訂する場合には、MSC.1/回章 1500 に設けられている適用条項をそれに適用しなければならない (SSE 2/20, 19.7 節) と記録した。これとの関連で、ドイツ代表団はスペインの支持のもと、本件の打ち切りに対する自国の立場を留保した。

SOLAS 第 III 章における MSC.1/回章.1206/改訂.1 への参照

12.13 委員会は、救命ボートで事故を防ぐ手段に関する MSC.1/回章.1206/改訂.1 が、救命ボート、救助艇、発射器具、及びリリース・ギヤの定期的な使用と整備に関する要件のための、新しい強制的な MSC 決議に取って代わられるかもしれないことを記録し、したがって、SOLAS 第 III 章におけるこの回章の参照は、これから然るべく更新する必要のある可能性を記録した。

1994 年及び 2000 年の HSC コードの改正

12.14 委員会は、基礎的提案(SSE2/19/5)の撤回のため、1994 年及び 2000 年の HSC コードに対する改正の準備について SSE2 において全く行動が取られていなかった (MSC94/21、パラグラフ 8.17) ことを記録した上で、関係加盟各国政府及び国際機関に対して、コメントと提案を SSE3 に提出するよう要請した。

FSS コードの新しい第 17 章の草稿作成

12.15 委員会は、附属書 18 に記載されるとおり、FSS コードの新しい第 17 章の草稿を承認し、その後 MSC96 で採択されるために、SOLAS 条約第 8 条に従って上記の改正を回章するよう事務局長に要請した。

SOLAS 規則 II-2/18 への改正草稿の修正

12.16 文書 SSE2/20 の附属書 2 に記載されるとおり、委員会は、MSC92 で承認

された SOLAS 規則 II-2/18 への改正草稿に対する必然的な修正(MSC92/26、附属書 13)を検討した上で、FSS コードの新しい第 17 章(パラグラフ 12.15 も参照)と同時に採択するために、MSC96 でさらにそれらを考慮することに同意した。

2009 年 MODU コード草案の第 9 章の改正

12.17 委員会は、文書 SSE2/20 の附属書 18 に記載されるとおり、その後 MSC96 で FSS コードの新しい第 17 章と同時に採択されることを視野に(12.15 も参照)、2009 年の MODU コードの第 9 章の改正に関する MSC 決議草稿を原則として承認し、上記 MSC 決議草稿を然るべく MSC96 に送るよう事務局に要請した。

OSV ケミカル・コード草稿の第 5 章及び第 8 章

12.18 委員会は、OSV ケミカル・コード草稿の第 5 章と第 8 章の文言が吟味された後、調整のために PPR3 に送られたことを記録した。

船上昇降器具及びウインチのための手段

12.19 委員会は、MSC89 が「船上昇降器具及びウインチのための要件策定」に関する新規作業計画を承認し、一切の技術的な作業の前に、特定の提出物が委員会の承認のために小委員会によって作成されなければならない(MSC89/25、パラグラフ 22.26)ことを想起した。

12.20 これに関して、委員会はまた、SSE2 が、この作業計画をどのように前向きに受け止めるか、特に一切の IMO 義務的要件(例：SOLAS、ISM コードなど)を改正する必要があったか否か、並びに/または関連ガイドラインの作成、及び連絡部会の設立を広範に議論した上で、以下のように結論づけたことを想起した。

- .1 船上昇降器具及びウインチの安全に関する堅固なガイドラインが策定されなければならないことで満場一致の合意があった。
- .2 その件について話をした人の大部分は、船上昇降器具及びウインチの安全のための要件策定を強制的にする目的で、SOLAS 条約を改正する必要性を支持した。及び
- .3 MSC95 による決定を受けることを条件に、会期間にも作業を進捗させることができるように、連絡部会を設立してもよい。

12.21 委員会は以下の文書について検討した。：

.1 現在利用可能な付随データが強制的 SOLAS 要件の「切迫した需要」を示しているという見解を表明し、船上昇降器具及びウインチで連絡部会の再設立を要求し、船上昇降器具及びウインチの失敗に関わる「ニアミス」データを含むすべての事件の関連組織へ正式な報告を奨励するために委員会が対策を考えるよう要請する MSC95/12/1(アンティグア・バーブーダ、他)

.2 利用可能な限られた情報に基づき、SOLAS 条約への改正といかなる強制的なガイドラインの公表も正当化することができないと指摘し、貨物の取扱業務のための昇降器具とウインチの日常の検査、保全及び作動業務に関する適切な船上手順を作成するにあたり、企業に支援を提供する既存の業界基準及び業界慣行を考慮に入れた上で、より一般的な自主ガイドラインの策定を提案する MSC95/12/2(ICS)、及び

.3 設計と建設に関する強制要件を策定するどんな明確な正当理由も存在しないという見解を表明し、船上昇降器具の保全と点検に関しては ISM コードによって要求される船舶 SMS で既に網羅されていることを指摘し、保全と点検に焦点を当てた SSE 小委員会が船上昇降器具及びウインチの安全のための非強制的ガイドラインを策定できたことを確認する MSC95/12/3(バヌアツ)

12.22 委員会は、当該事案に関して提出された文書及び SSE2 で設立された作業部会の結果を踏まえて、どのように船上昇降器具及びウインチに関する IMO ガイドラインの策定を最もよく進めることができるかに関して表明された以下の見解を記録した。

.1 IMO ガイドラインの範囲は、当該事案に関して提出されたデータに基づいて、貨物の取扱業務のための昇降器具とウインチの日常の検査、保全及び作動業務に関する船上手順に限定されるべき

.2 SOLAS 条約に対する広範な目標と機能に基づいた改正は、関連 IMO ガイドラインによって策定され、支持されるべき

.3 ウインチ・クレーン、倉庫におけるクレーン、及びハッチカバーの持ち上げ器具に関する条項を含め、策定される IMO ガイダンスは設計、製作、及び建造を網羅すべき。及び

- .4 昇降器具及びウインチの設計、製作、及び建造は、既存の産業コードまたは組織が許容できる規格に基づくべき。

12.23 進行させる最善策について議論する際に、方針の明確な方向性を SSE3 に提供するために、委員会は、以下の問題についての議論に焦点を当てると決めた。すなわち、

- .1 安全船上昇降器具及びウインチのためのガイドラインの範囲と適用
- .2 安全船上昇降器具及びウインチのためのガイドラインの策定に加え、強制的 SOLAS 要件の策定の必要性、及び
- .3 その件を会期間に進捗させるために、船上昇降器具及びウインチに関する SSE 連絡部会を再設立する必要があるか否か

安全船上昇降器具及びウインチのためのガイドラインの範囲と適用

12.24 委員会は、安全な船上昇降器具及びウインチのためのガイドラインの範囲と適用に関して表明された見解を踏まえて、IMO ガイドラインが、新しい設置に関する設計、製作、及び建造、並びに昇降器具及びウインチに対する日常の検査、保全及び操作に関する船上手順、並びに文書 SSE2/INF2 に含まれるデータを考慮に入れた船上及び陸上人員がそれらを熟知することを網羅するように策定されなければならないことに同意した。

強制的 SOLAS 要件の策定

12.25 委員会は強制要件策定の必要性を考える際に、目標及び機能に基づいた SOLAS 条約規定に関して、新しい船上昇降器具及びウインチが「組織に許容できるコードもしくは基準」または「行政組織の満足」に基づき、設計、建造、及び装備され、また、組織が策定する安全な船上昇降器具及びウインチのためのガイドラインに基づき維持されることが要件となるように策定されるべきであることに同意した。

12.26 これに関連して、SSE3 は、この作業計画における作業を続け、特に SOLAS 条約のどの章を改正するべきか MSC97 に対して助言を与え、脚注もしくは適切な場合には MSC 回章に含まれる産業コードや基準の一覧を策定するように指示された。

船上昇降器具及びウインチの SSE 連絡部会への改訂付託条項

12.27 委員会は、安全な船上昇降器具及びウインチのためのガイドラインの範囲と適用に関する決定及び強制的 SOLAS 要件の策定(12.24～12.26 参照) を念頭に置いて、

SSE2 によって提案された委任事項草稿(SSE2/20、パラグラフ 8.16) を検討した上で、日本国の調整⁸の下、船上昇降器具及びウインチに関する連絡部会を再設置するという小委員会の決定を承認した(そして、SSE2 の結果及び MSC95 におけるコメント及び決定を考慮に入れた上で、委員会は、以下の事柄を指示した。すなわち

- .1 新しい設置のための設計、製作、及び建造、並びに昇降器具及びウインチに対する日常の検査、保全及び操作に関する船上手順、並びに文書 SSE2/INF.2 に含まれたデータを考慮に入れた上で、船上及び陸上の人員がそれらを熟知することを網羅する草稿ガイドラインを策定すること。
- .2 新しい船上昇降器具及びウインチが「機関に許容できるコードもしくは基準」または「行政組織の満足」に基づき、設計、建造、及び装備され、また、組織が策定する安全な船上昇降器具及びウインチのためのガイドラインに基づき維持されることを要件とする目標及び機能に基づいた SOLAS 規則草稿を作成すること。及び
- .3 SSE3 に報告を提出すること。

救命ボート、救助艇、発射器具、及びリリース・ギヤの定期的な点検及び保全

12.28 委員会は、MSC93 が、SOLAS 規則 III/3 及び III/20 への改正草稿の要件(MSC93/3、附属書 2)と、救命ボート、救助艇、発射器具、及びリリース・ギヤの定期的な点検及び保全に対する要件に関する MSC 決議草稿(MSC93/3/4、附属書 1)との間に多くの矛盾が存在したことを記録した上で、さらなる検討のために上記草稿を、草稿完成のために会合を一回費やす条件付きで、SSE2 に持ち込んだことを想起した。

12.29 また、委員会は、SSE2 が、SOLAS 第 III 章と MSC 決議草稿に対する前述の改正草稿について幅広く議論した上で、多くの代表が、「有資格者」に対して年次試験及び 5 年目の業務試験を行うことは、MSC93 による指示と整合性がないという見解を表明したことを記録し、SOLAS 規則 III/3 及び III/20 への改正草稿並びに MSC 決議草稿は、現段階では採択のために委員会に提出されるべきではないことを決定した。

⁸ 調整者:

小川佳孝博士

海上技術安全研究所構造的堅牢性評価部船舶構造基準グループ代表

181-0004 東京都三鷹市新川 6-38-1 電話:

+81-422-41-3075

ファックス:+81-422-41-3085

E メール: ogawa@nmri.go.jp

12.30 これに関連して、委員会は、文書 MSC95/INF.16 に含まれる(フランス、イタリア、ロシア連邦、及びスペイン)、定期的な検査及び保全に関する要件の条文齟齬分析の情報、及び「年次試験」及び「5年目の業務試験」の用語の意味を明らかにする SSE 小委員会の議長による声明を記録した。

12.31 明確な指示を SSE3 に提供するために、委員会は、以下の事項を指摘することに同意した。すなわち、

.1 船の乗組員が毎週及び毎月の点検及び保全を行うことができること、並びに全体的修理及び点検が少なくとも5年に1回行われることを含め、機材の修繕及び全体的修理が、製造業者または資格ある役務提供者によって行われるべきことに対して SSE が既に同意していることを念頭に置いた上で、委員会が明確にすべき懸案事案は、有資格の企業人員⁹が果たして小委員会の議長が明言したように、年次の完全な調査を行うことを許されるべきか否かである。及び

.2 救命ボート、救助艇、発射器具、及びリリース・ギヤの定期的な点検及び保全の要件に関する MSC 決議草稿を完成させつつ、SSE 小委員会が SOLAS 規則 III/20 に対してさらに改正を提案することが許されるか否か。

12.32 特定された問題について議論する際に、委員会は議論の間に表明された以下の異論を記録した。すなわち、

.1 船の乗組員が5年目の業務試験を行うことは明確に禁止されなければならない。

.2 委員会は、この問題について議論を再開せず、MSC92 で承認された SOLAS 規則草稿と MSC 決議に戻るべき。また、MSC93 によって検討のために送られた特定の問題(MSC93/22、パラグラフ 3.27 及び 3.28)にだけ取り組むよう、SSE 小委員会に要求すべき。

.3 パラグラフ 3.27.3 に記載される三段階解決法が、当該案件を終了するための基礎として使用されなければならない。

⁹ SOLAS 規則 IX/1.2 で定義される

.4 SOLAS 規則は「何をする事になっているか?」と「いつされる事になっているか?」という質問に取り組みなければならない。そして、MSC 決議草稿は「どのようにされる事になっているか?」と「だれがそれをするか?」に取り組みなければならない。

.5 誰が業務を遂行するかに関連するすべての条項が MSC 決議に含まれるように、「適切に訓練を受けたシステムに詳しい人員」という句は SOLAS 規則から取り除かれなければならない。

.6 5 年毎の活動が承認を受けた役務提供者に制限されるという事実に関して混乱が全くないように MSC 決議は明確で曖昧性のない文言で記載されなければならない。

.7 資格ある上級士官は、年次の活動を行うことが許可されなければならない。及び

.8 用語の合理化のために追加作業が必要であり、また救命ボート・システムのための操作・整備マニュアル(MSC.1/回章.1205)の策定に関する SOLAS 規則 III/36 及びガイドラインは、MSC 決議草稿と比べて、すべての条項が同一であり、一貫性があることが確認されなければならない。

12.33 長い議論の後で、委員会は、関係加盟各国政府と国際機関に対して、全体会議で表明された見解を検討するよう、また委員会で審理続行するために前に進める方法を提案するよう要請した。

12.34 提案された前に進める方法を踏まえて、委員会は、MSC.1/回章.1206/改訂.1 及び MSC.1/回章.1277 の適用に関する実用的経験に基づき、役務提供者がメーカー以外の事業者(例：適切な評価基準に従う操作者)であってもよいという理解を考慮に入れた上で、年次の徹底的な調査は、行政体に承認されたメーカーまたは役務提供者によって行われなければならないことに同意した。

12.35 委員会は、SSE 小委員会が、救命ボート、救助艇、発射器具、及びリリース・ギヤの定期的な点検及び保全に対する要件に関する MSC 決議草稿を成立させる一方で、SOLAS 第 III 章のさらなる改正を提案する権限を与えられるべきか否かに関する議論において、SOLAS 規則は「何をする事になっているか?」と「いつされる事になっているか?」という質問に取り組みなければならないと同時に、MSC 決議草稿は「どの

ようにされることになっているか?」と「だれがそれをするか?」に取り組まなければならないという提案を原則として承認した上で、SOLAS 規則 III/20 及び III/36 並びに救命ボート・システムに関する運転整備マニュアルを策定するためのガイドライン(MSC.1/回章.1205)については、一貫性の目的のためにさらに見直されなければならないが、明確にこの件に関係しないいかなる改正も導入しないことで同意した。

12.36 その結果、委員会は、定期的な整備点検及び仕事量に関するこの問題の重要性を念頭に置いた上で、2016-2017 の 2 年間のための議題である「MSC.1/回章.1206/改訂.1 の条項を強制化する」及び SSE3 のための暫定議題に関する元の作業計画を、完成目標年を 2016 年に定めて、再度設定することで同意し、以下のことを行うよう、SSE3 に指示した。すなわち

- .1 MSC.1/回章.1206/改訂.1 及び MSC.1/回章.1277 を考慮に入れた上で、文書 MSC93/3/4 の附属書 1 に記載される MSC 決議草稿を見直し、役務提供者はメーカー以外の事業者(例えば、適切な評価基準に従う操作者)であっても良いが、年次の完全な調査は、行政体が権限を授与したメーカーまたは役務提供者によって行われなければならないこと。
- .2 MSC 決議草稿との整合性を確認するために、SOLAS 規則 III/20 及び III/36 並びに MSC.1/回章.1205 を見直すこと。及び
- .3 緊急事項として MSC96 に報告すること。

13. 新規則実施に関する能力開発

一般

13.1 委員会は、MSC94(MSC94/21、パラグラフ 12.1)が、議長と相談した上で、また事務局の助けを借りて、義務的要件に対する承認済の改正に関連する能力開発の影響及び技術支援の必要性の予備的評価、及びその会議で承認された義務的要件に関連する新規作業計画を、MSC 95 に対して提出するように、委員会の副議長に要請したことを想起した。

新規則実施のための能力開発の影響の評価

13.2 委員会は、前述の予備評価の結果を提供する文書 MSC95/13(副議長)を検討し、法律の更新の点から技術支援が必要かもしれないという評価、及びいくつかの事項には

能力開発的な影響があり、組織の統合技術協力プログラム(ITCP)で更に取り組むことができるという評価に同意した。したがって、委員会は、この会議で臨時の能力開発必要性の分析部会(ACAG)を設立する必要はないと結論を下した。

次の会議のための予備評価

13.3 委員会は、議長と来年(暦年)の日程に関して相談し、また事務局の助力を得て、副議長に対して、来年(暦年)の日程を求め(パラグラフ 20.1 参照)、また義務的要件に対する承認済の改正に関連する能力開発の影響及び技術支援の必要性の予備の評価、並びにその会議で承認された義務的要件に関連する新規作業計画作業計画を MSC96 に提出するように要請した。

14. 一般貨物船の安全を含む総合安全評価

一般貨物船の安全の見直し

14.1 委員会は、MSC93 が、安全管理システム(SMS)と船舶検査要件の関係から、一般貨物船のために広範な調査システムを確立し、船舶用機械に関するメンテナンス責任を強化することに関する提案を検討するためにより多くの時間が必要であることに同意した上で、本作業計画の目標完成年を 2015 年まで延期することに同意したことを想起した。

14.2 文書 MSC95/14(事務局)のパラグラフ 5~7 に記載されるとおり、一般貨物船安全性のレビューに関連する SDC2 の結果の情報を検討した上で、委員会は、貨物船舶安全性に関連するその件に対する検討が SDC 小委員会によって終了したことを記録し、次の 2 年間のための委員会の高水準行動計画を検討するとき、これを考慮に入れることに同意した。

総合安全評価(FSA)

FSA に関連する公的にアクセス可能な記事

14.3 委員会は、FN ダイアグラムの近似及び ALARP 境界の設定に関する新手法について、文書 MSC95/INF.10(日本国)に提供される情報を感謝と共に記録した。

FSA ガイドラインへの改正

14.4 委員会は、MSC94 が、文書 MSC94/21 の附属書 24 に記載されるとおり、IMO 規則策定プロセスにおける使用のために(MSC-MEPC.2/回章.12)、総合安全性評価(FSA)に関する改訂されたガイドラインのパラグラフ 9.3.3 に対する改正草稿を承認した上で、FSA ガイドラインに対する改正草稿を、同時承認のために MEPC68 に送るよ

う事務局に指示したことを想起した。

14.5 これに関連して、委員会は、MEPC68 が FSA ガイドラインに対する改正を同時に承認し、改訂されたガイドラインが事務局によって然るべく MSC-MEPC.2/回章.12/改訂.1 として再発行されることを記録した。

FSA 専門部会のタイミング

14.6 委員会は、旅客船の残存復原性について EMSA3 研究の妥当性確認に関する FSA 専門部会のタイミングは、議題項目 10(設計・建造小委員会)(パラグラフ 10.6 及び 19.42)の下で既に検討されたことを想起した。

15. 海賊及び船舶に対する武装強盗

海賊行為報告に関連した情報、及び海賊行為関連情報の収集と周知

15.1 委員会は、文書 MSC95/15(事務局)を検討するにあたり、アデン湾と西インド洋における海賊と武装強盗に対する鎮圧の継続的な成功及び西アフリカにおいて報告される攻撃の減少を歓迎した。

15.2 船上の民間武装警備員に関する寄港国及び沿岸諸国による要件と関連して、委員会は、本日までのところ、わずかに 18 の加盟国と 1 の準加盟国（機関）だけが MSC-FAL.1/回章.2 に付加されたアンケートを終了したことを記録し、したがって、組織の公共ウェブサイトに掲載するためにそのような情報を事務局に提供するよう、再度要請した。

15.3 海賊と武装強盗に関する組織への報告について、委員会は、GISIS における海賊と武装強盗の部分で、報告を事務局に提出した旗国の数が非常に少なかったことを記録した。そして、委員会は、加盟国、オブザーバー機関、及び一般社会に世界中の海賊と武装強盗事件に関する現況を知ってもらうために、組織に報告を提出するよう、旗国、寄港国、及び沿岸国に対して促した。報告は、MSC.1/回章 1333 の附属書 5 の様式に基づき、marsec@imo.org に送られなければならない。

15.4 委員会は、国家の連絡窓口を指定すると共に事件の妥当性確認手続を確立することによって、海賊と武装強盗事件に関する組織への報告を改善すること、及びそれに従って MSC.1/回章 1333 と MSC.1/回章 1334 を改正することを提案する文書 MSC95/15/4(コロンビア)について検討した。

15.5 委員会は、海賊と武装強盗犯による実際の攻撃及び攻撃未遂に関して組織に提出された報告書が、船や船主による業務的な使用に資することが意図されておらず、むしろ世界のさまざまな地域における犯罪実行者の傾向や犯行方法を確立する統計解析目的であったことを想起した。したがって、いくつかの代表は警戒を強め、当委員会に対して、24時間年中無休態勢のIMB-ISCとReCAAPが、警察機関による即時対応と支援を求め、海賊と武装強盗の報告書を受け取り、処理していることを当委員会に対して申し立てた。

15.6 いくつかの代表は、GISISで報告された海賊と武装強盗に関する妥当性確認体制に関して好意的であったが、他の者は、旗国及び沿岸国に対する追加的な管理負担を検討した上で、海賊と武装強盗に関するGISISの当該部分の目的について、かかる体制の実用性及び有用性に疑問を投げかけた。

15.7 検討した後、委員会は妥当性確認の仕組みを発展させることに関しては支持しなかったが、海賊と武装強盗の件に関して、組織と向かい合った連絡窓口を国家に設けることはGISIS報告の質を向上させることに同意し、作業部会に対して、回章MSC.1/回章.1333及びMSC.1/回章.1334をその趣旨で改正するよう指示した。

15.8 委員会は、ReCAAP-ISCによって行われた活動と、2014年のアジア域における船舶に対する海賊及び武装強盗の状況に関して最新情報を提供する文書MSC95/INF.6(ReCAAP-ISC)の情報を記録した。

15.9 また委員会は、利害関係者と共有するために欧州委員会によって維持されるデータベースの中に組み入れる目的で、世界中の海賊及び武装強盗の情報を照合するために現在行われている研究に関する文書MSC95/INF.18(欧州委員会)によって提供される情報について記録した。プロジェクトの更なる目的は、そのような情報の照合と周知に対して、持続可能で長期的な解決策を推奨することである。

15.10 LRIT 配信施設の使用をギニア湾に拡大することを提案する文書MSC95/15/2(事務局)の提出に関して、委員会は、アデン湾の海域で活動する治安部隊にLRIT情報を提供する目的の配信設備設立から得られた肯定的な経験を想起した。

15.11 ガーナ代表は、西及び中央アフリカ海上安全保障信託資金の設立に関して事務局長に謝意を示しつつも、この問題に関するガーナ管海官庁(GMA)との前回の相談の水準に懸念を表明した。彼は、GMAと緊密に協働する努力を組織と地域のパートナーが行わなければ、MTISC-GoGの効果的な業務は実現できないという見解を表明し、またど

こが MTISC-GoG 及びその行動の場所であるかに関して当該地域の加盟国からの必要なコンセンサスを確立するためには地域レベルの協議が不可欠である旨を記録した。さらに彼は、当該地域における関係パートナーが全て、トップダウンではなく、協議によるボトムアップのアプローチを採択することが、中央アフリカ諸国経済共同体(ECCAS)、西アフリカ諸国経済共同体(ECOWAS)、及びギニア湾委員会(GGC)の海上警備上の問題を解決するためには重要であることを記録した。

15.12 アンゴラ、カメルーン、ナイジェリア、及び南アフリカの代表は、ガーナ代表の声明を支持し、アフリカ諸国の国家的または地域的な利害に影響を及ぼす可能性の高い対策に関しては、提案する前に、必ず当該地域諸国との事前協議が必要である旨を再度主張した。

15.13 多くの代表は、ギニア湾の状況が引き続き大きな心配であり、事前協議に関する当該地域国家の懸念に理解を示しつつ、海上保安及び船員の治安を拡充する方策として、LRIT 配信設備の使用をギニア湾に拡大することを強く支持した。

15.14 当該地域国家による協議に関する要求を見て、事務局長は、この件に関して更に議論する前に協議のプロセスを開始することを提案し、かかるプロセスの結果を必ず委員会に提出すること、また時間的に許せば国連総会に提出することを確約した。

15.15 したがって、委員会は、協議プロセスを可能にするために、その件についてのいかなる議論も一旦中断することで同意した。

ソマリア拠点の海賊行為への防衛に関するベストマネジメントプラクティスで定義される海賊行為高リスク地域の範囲を明確化するための提案(BMP 4)

15.16 委員会は、ソマリア拠点の海賊行為への防衛に関するベストマネジメントプラクティスで定義される海賊行為高リスク地域(HRA)の範囲(第4版(BMP4))に関する文書 MSC95/15/1(エジプト)及び MSC95/15/5(オマーン国)について検討した。

15.17 エジプト代表は、2011 年以来、紅海では成功した襲撃がないにも拘わらず、組織が、MSC.1/回章 1337 及び MSC.1/回章 1339 として各々公布することによって、BMP3 と BMP4 で定義されるように暗黙裡に高リスク地域の範囲を承認したという見解を示した。エジプトによる声明は附属書 27 に記載されている。

15.18 オマーン国の代表は、エジプトによって表明された見解を支持し、オマーンの海

も海賊行為高リスク海域の認証を得ていないので、BMP4に含まれた高リスク海域の定義から除かれなければならないという見解を表明した。

15.19 ICSからのオブザーバーは、BIMCO、ICS、Intercargo、INTERTANKO、及びOCIMFを代表して話し、エジプトによって表明された懸念を承認し、また、海運業界代表が共有認識及び相互干渉排除会議(SHADE)での軍事力からの定期的な脅威の評価を考慮に入れた上で、高リスク海域の範囲に関する見直しのプロセスを、ソマリア沖での海賊行為に関する連絡調整グループ(CGPCS)について同意したことを当委員会に通知した。高リスク海域の広範囲にわたる議論は、予定された7月の全体会議において予期された検討の結果と共にCGPCSの中で行われたため、海運業界は、決議に近い将来ありそうであること、特にMSCに出席するほとんどの国がCGPCSとその作業にも参加することを考えると、当委員会がそのプロセスに干渉するのは非生産的である、という見解であった。

当委員会は、インド洋においては海賊の脅威が復活する現実的な可能性があるので、状況は依然として不透明であることを想起させられ、また、軍事力の展開と共にソマリア拠点の海賊活動に対する現在の制限、及び必要な場合の武装警備、及び沿岸国における能力開発にとって一般的に非常に重要なものと認識されているBMPの継続的な実施の成功に、MSC回章は有害である可能性があることを知らされた。

15.20 一部の代表は、SHADE及びCGPCSに報告される予定の、海軍による脅威評価結果を待つべきという意見もあったが、多くの代表は、BMPは業界によって策定及び改正されたものであり、機関が改正に対して影響がなかったことを再度主張し、エジプトの要求に理解を見せ、エジプトの表明した懸念に取り組むMSC回章を策定するよう組織は早急に行動を取るべき、との見解を示した。

15.21 いくつかの代表は、当該海域を通過する船舶においては、民間武装警備員(PCASP)の配置がまだ必要であるとの認識を示し、エジプトを含む全ての沿岸諸国に対して、民間武装警備員を使用した船舶に関する行動について枠組みを策定できるように、手続及び法案の作成に前向きになることを呼びかけた。エジプトは、自国水域での民間武装警備員の展開のために手続きを円滑化したこと、特に紅海に出入する船のために民間武装警備員が使用できる武器庫を設置したことを、当委員会に伝えた。

15.22 ある程度の議論の後、委員会は、文書MSC95/15/1(エジプト)の附属書を基に、全体会議で提起された顕著な問題に対応するMSC回章草稿の策定を作業部会に指示することに同意した。

15.23 委員会は、BMP で定義される高リスク海域からオマーン海を削除することを提案する文書 MSC95/15/5(オマーン国)を検討した。オマーン国の声明は、附属書 27 に記載されているとおりである。

15.24 イラン・イスラム共和国の代表は、文書 MSC95/15/5 を支持しつつも、文書 MSC95/15/1 のパラグラフ 1.6 で、正しく適切な用語である「ペルシャ湾」の代わりに「アラビア湾」の用語が不正確に使用されていることに異議を唱えた。イラン・イスラム共和国によってなされた声明は、附属書 27 に記載される。

15.25 文書 MSC95/15/5 で提起された問題を検討した後、委員会は、審理続行のために作業部会に文書を送る事を支持しなかった。

船上の武装警備員

15.26 委員会は、MSC90 が、船上民間武装警備員を供給する民間海上警備会社(PMSC)の基準を策定するように ISO に要請したこと、及び MSC93 が、ISO28007 を策定する ISO の作業に関しては、MSC.1/回章.1406/改訂.2 で、民間海上警備会社に関する IMO ガイダンスに適切に反映され、参照されなければならないことに、使用する文言に注意する条件付きで同意したことを想起した。

15.27 委員会は、国家基準が一般化することを認めた上で、PMSC の基準として ISO28007 を承認する目的で、加盟国とオブザーバー機関に対して、MSC.1/回章 1406/改訂 2 の改正に関する提案を MSC95 に提出することを要請することが MSC94 で同意されたこと、及びドイツの先導による小グループが、適切な改正について議論するために MSC94 の最後に会合を開いたことを更に想起した。

15.28 委員会は、船上の民間武装警備員を供給する民間海上警備会社に関する公的に利用可能な仕様(ISO PAS28007)が、新たに発行された基準 ISO28007 に取って代わられたことを組織に通知した上で、文書 MSC95/15/3(ISO)を検討した。委員会の前回の会合と同様に、ISO は、基準 ISO28007 に関して、MSC.1/回章.1406/改訂.2 における民間海事警備会社のための IMO ガイダンスの中で、それを参照することで認識することを提案した。

15.29 また委員会は、ISO 基準 ISO28007 を反映及び参照するという委員会の決定に応じて、加盟国が自身の国家規格を適用する権利を留保することを認めながらも、MSC.1/回章 1406/改訂 2 において改正する文言を提案する文書 MSC95/INF.15(ドイツ)

を検討し、MSC.1/回章 1406/改訂 2 を然るべく改正することを視野に、この件に関する両文書を作業部会へ送ることに同意した。

15.30 高リスク海域における洋上武器庫の問題に関して、委員会は、それらの使用範囲と作業手法を確かめるために、高リスク海域における洋上武器庫の数の広範囲な調査を指導するよう提案する文書 MSC95/15/6(マーシャル諸島)を検討した。

15.31 発言した代表は、洋上武器庫がその領域における船員及び国家の安全及び治安にとって重要な問題であるというマーシャル諸島の見解に同意を示し、洋上武器庫の数と態様に関する調査を支持した。

15.32 アルゼンチン代表は、洋上武器庫を登録して権限を与えた旗国に対して、当委員会の次の会議に、この問題に関する情報を提供することを要求するよう、提案した。

15.33 一部の代表は、かかる船の登録及び授権が、組織の加盟国の責任であることを念頭に置き、当委員会に洋上武器庫の数及び態様に関する情報が与えられた場合、いかなる行動が取られるべきかに関して問題を提起した。

15.34 マーシャル諸島の代表は調査を引き受ける旨を記録し、また、イギリス代表は、この件に関する早期の研究を当委員会の次の会議に提供すると記録した。

15.35 委員会は、調査を引き受けるというマーシャル諸島の提案と申し出に感謝の意を表し、当委員会の次の会議でマーシャル諸島とイギリスが情報を提供するのを待つことに同意し、加盟国に対し、特に旗国で登録された洋上武器庫を有する国家に対して、この件に関し当委員会の次の会議で提案を提出するよう要請した。

15.36 上記を踏まえて、委員会は、議題 4(パラグラフ 4.10 参照)の下で設置された海事セキュリティに関する作業部会に対し、全体会議で提供されたコメントを考慮しつつ、さらに以下のことを行うよう指示を出した。

- .1 文書 MSC95/15/1 の附属書に基づき、業界が策定したソマリア拠点の海賊行為への防衛に関するベストマネジメントプラクティス(BMP4)で定義される高リスク海域の範囲(HRA)に関連して、組織の立場に関する MSC 回章の草稿を作成する。
- .2 文書 MSC95/15/4 に記載されるとおり、GISIS の海賊と武装強盗の部

分に、国家の連絡先の情報を含むように MSC.1/回章 1333 及び MSC.1/回章 1334 を改正する。及び

.3 民間海上警備会社の認可に関して、文書 MSC95/15/3 及び MSC95/INF.15 を踏まえて、MSC.1/回章 1406/改訂 2 を改正し、草稿 MSC.1/回章 1406/改訂 3 を作成する。

作業部会の報告

15.37 委員会は、作業部会(MSC95/WP.8)の報告を考慮し、一般にそれを承認し、以下に示されるように行動を取った。

海賊行為報告に関連した情報、及び海賊行為関連情報の収集と周知

15.38 委員会は、海賊と武装強盗に関する情報を組織に伝達するための国家の連絡先(NPoC)の設立に関する条項を取り入れた船に対する海賊と武装強盗の防止及び抑圧のための政府への勧告について、MSC.1/回章.1333/改訂.1 を承認した。

15.39 委員会は、組織と向かい合う目的は MSC.1/回章.1334 の対象である船主、運航会社、船長、及び乗組員に対して適切ではない可能性があるゆえに NPoC の条項として MSC.1/回章 1334 を改正すべきではないというグループの勧告に同意した。

ソマリア拠点の海賊行為への防衛に関するベストマネジメントプラクティスで定義される海賊行為高リスク地域の範囲を明確化するための提案(BMP 4)

15.40 委員会は、ソマリア拠点の海賊行為への防衛に関するベストマネジメントプラクティスに関する MSC.1/回章.1506 を承認した。

船上の武装警備員

15.41 委員会は、国際規格 ISO28007 の公表に取り組むために、民間海上警備会社の認定に関する改正を含め、高リスク海域における船上の民間武装警備員の使用に関する旗国に対する暫定勧告(改訂)について、MSC.1/回章.1406/改訂.3 を承認した。

16. 条約の実施と関連事項

大型コンテナ船の安全

16.1 委員会は、MSC93 が、文書 MSC93/9/2 及び MSC93/INF.14(バハマ及び日本)を検討した上で、大型コンテナ船 MOL Comfort の事故調査に関する中間報告を記録したことを想起した。

16.2 これに関連して、委員会は以下の文書について検討した。

.1 **MOL Comfort** の損失から生じた最終的な調査報告に含まれた勧告に関する情報を提供し、それらの勧告について参照することを各国政府に要請し、また上記の勧告の検討の結果を当委員会の今後の会合においてこの議題において提出することを IACS に要請する MSC95/16(バハマ及び日本)。及び

.2 **MOL Comfort** の損失に対応して、大型コンテナ船の安全に関する当委員会の最終報告書を含む MSC95/INF.11(バハマ及び日本)

16.3 IACS からのオブザーバーは、文書 MSC95/16 のパラグラフ 4 に含まれる 3 つの勧告策に応じて、これらの勧告が IACS UR S11A を通して、及び個々の IACS メンバーの特定の規則要件と手続の中で、IACS とそのメンバーによって既に取り組みされており、2016 年 7 月 1 日に発効することを示唆した。IACS のオブザーバーはさらに、コンテナ船における激しく動揺する効果に関して、既にいくつかの対策は取られているが、これは継続的な研究テーマであることを記録した。IACS 声明の全文は附属書 27 に記載されている。

16.4 委員会は、大型コンテナ船の安全性に関する前向きな対応に感謝の意を表しながら、該当する IACS 要件に更なる展開があるときには、大型コンテナ船の安全性に関する今後の会議において、当委員会に必ず報告するよう IACS に要請した。

17. 他の組織との関連

非政府組織との関連

17.1 委員会は、非政府組織との関係、及び相談相手としての地位の適用、並びに関連事項に関する C113 の決定について、文書 MSC95/17(事務局)に含まれる情報を記録した。

IUU 漁業及び関連事項に関する第 3 合同 FAO/IMO 臨時作業部会(JWG)

17.2 委員会は、MSC94 が文書 MSC 94/10/1 (IMO 及び FAO 事務局)及び MSC 94/10/2 (WWF)を検討し、FAO と ILO からのオブザーバーによる介入(MSC94/22、附属書 9)を特に記録した上で、MEPC67 の決定に同意したことを想起し、以下を行った。

.1 IUU 漁業及び関連事項に関する FAO/IMO 臨時合同作業部会(JWG)

の 3 回目の会合の開催を承認した。

.2 アルゼンチン、カナダ、中国、クック諸島、デンマーク、リベリア、ノルウェー、大韓民国、及びトルコの 9 加盟国の代表によらなければならないことに同意した。及び

.3 JWG の 3 回目の会合が、2015 年の間に IMO 本部で開催されるべきことに同意した（パラグラフ 17.7 参照）。

17.3 また委員会は、JWG の 3 回目の会合の暫定議題を検討するにあたり、MSC94 が、JWG の委任事項及びその前の議題の情報を、さらに検討を深めることができるように、この会議への情報として提供するよう事務局に指示したことを想起した。

17.4 これに関連して委員会は、文書の附属書 1、2、3 に各々記載されるとおり、JWG の委任事項及び 1 回目と 2 回目の会議における議題、及び文書の附属書 4 に記載されるとおり、第 3 回 JWG の暫定議題草稿を含む、文書 MSC95/17/1(IMO と FAO 事務局) を検討した。

17.5 委員会は、3 回目の JWG の作業が「船舶の識別、監視及び追跡」に関してより明確に定義された議題項目に確実に焦点を当てること、及び会議に出席する代表が会議の招集の前に「その他の議題」に関する議題の下で議論される問題について確実に知っておく必要があるという見解を記録した。

17.6 議論に続き、委員会は、以下の改正を伴った上で、文書 MSC95/17/1 の附属書 4 に記載されるとおり、暫定議題を承認した。

「7 船舶の識別、監視及び追跡に関する既存手段の見直し」

17.7 委員会は、会合が IMO 本部で 2015 年 11 月 16 日～18 日に開催されること、及び第 3 回 JWG によって検討されるように、文書の提出期限を 2015 年 10 月 16 日に定めることに同意した。

18. 委員会指針の適用

18.1 委員会は、MSC94 が、FSA 研究結果の検討及び見直しのための委員会にガイドライン草稿を策定し、また海上安全委員会及び海洋環境保護委員会並びにそれらの下部組

織の作業合理化と手法に関する(MSC-MEPC.1/回章.4/改訂.3)ガイドラインの既存のセクション 4 への改正草稿、及び FSA 研究の結果を検討して見直すためのガイドライン(MSC94/21、附属書 23)を含む新しい附属書 6 を承認し、また同時承認のために MEPC68 に改正草稿を送るよう事務局に指示したことを想起した。

18.2 これに関連して、委員会は、MEPC68 が委員会のガイドラインに対する改正を同時に承認したこと、また改訂されたガイドラインが MSC-MEPC.1/回章.4/改訂.4 として、事務局によって然るべく再発行されることを記録した。

19. 作業計画

貨物運送小委員会 (CCC)

小委員会に関する 2 年間の現状報告、及び CCC2 のための暫定議題

19.1 委員会は、「海洋環境有害性に関する固形ばら積み貨物の分類と申告における強制要件」に関する新しい事前計画にない作業計画を 2014-2015 年 CCC 小委員会の 2 年間の議題及び CCC2(文書 MSC95/2/2)の暫定議題として追加することで MEPC68 に同意した上で、附属書 19 及び 20 にそれぞれ記載されるとおり、小委員会の 2 年間の現状報告及び CCC2 のための暫定議題を承認した。事務局は、それに従って MEPC69 に知らせるよう要請された。

人的因子・訓練及び当直小委員会 (HTW)

安全な係留作業

19.2 委員会は、「改訂された SOLAS 規則 II-1/3-8 及び関連ガイドライン (MSC.1/回章.1175) に関する作業計画及び 2017 年完成目標のすべての船のための安全な係留作業に関する新しいガイドライン」を、SDC 小委員会が要請した場合の SSE 及び HTW 小委員会と関連して、SDC 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題及び SDC3 に関する暫定議題に含めることに同意した。

1995 年の STCW-F 条約の包括的レビュー

19.3 委員会は、水産業の現状に協定の基準をできるだけ合わせる目的で 1995 年の STCW-F 条約附属書のレビューを提案する文書 MSC95/19/3(カナダ他)を検討した上で、「1995 年の STCW-F 条約の包括的レビュー」に関する新しい作業計画作業計画に、HTW 小委員会に関する 2016-2017 年の 2 年間の議題及び HTW3 に関する暫定議題を含めることに同意した。

さらに委員会は、この作業計画が当該文書で提案されるより多くの時間を要求することを検討した上で、完成目標年を 2018 年に定め、委員会の 2 か年の議題の後に関連議

論を置くことで同意した(パラグラフ 19.41 及び附属書 23 参照)。

19.4 これに関連して、パナマの代表は、HTW 小委員会による議論の前に、上記提案の 13 パラグラフに記載されるように、会期間の会合を招集する必要性を決めるのは、現段階では時期尚早であるという見解を表明した。その後、会期間の会合が必要な場合には、手続のルールに基づいて適切に正当化され、委員会に承認される必要がある。

行政府による ISM コードの履行に関するガイドラインの改訂(決議 A.1071(28))

19.5 委員会は、ISM コード要件遵守の年次及び即座の証明を訓練の監査として使用するために「行政府による ISM コードの履行実現に関する改訂ガイドライン」の改正を提案する(決議 A.1071(28))文書 MSC95/19/6(カナダ他)を検討し、HTW 小委員会に関する 2016-2017 議題と HTW3 に関する暫定議題に完成目標 2016 年の「訓練監査における行政府による ISM コードの実施に関する改訂ガイドライン(決議 A.1071(28))」に対する新しい意見を含めることでの同意した。

小委員会の 2 年間の現状報告及び HTW3 のための暫定議題

19.6 附属書 19 と 20 にそれぞれ記載されているとおり、委員会は、小委員会の 2 年間の現状報告と HTW3 のための暫定議題を承認した。

IMO 規則実施小委員会(III)

小委員会に関する 2 年間の現状報告、及び III2 のための暫定議題

19.7 附属書 19 と 20 にそれぞれ記載されているとおり、委員会は、小委員会の 2 年間の状況報告と III2 のための暫定議題を承認した。

航行安全、無線通信、搜索救助小委員会関連(NCSR)

航路指定の一般通則の改訂(決議 A.572(14))

19.8 委員会は、海上の複雑な構造物の近くでの船の操船区域を確保するために、「航路指定の一般通則(決議 A.572(14))」の改正を提案する文書 MSC95/19/4(デンマークとオランダ)を検討した上で、NCSR 小委員会の 2016-2017 年 2 年間の議題及び NCSR3 のための暫定議題の中に、「海上に複雑な構造物を設置することに関する航路指定の一般通則に対する改正(決議 A.572(14))」(完成目標 2016 年)に関する意見を含めることに同意した。

406MHz で稼働する非常用位置指示無線標識の性能基準の改訂(決議 A.810(19))及び

SOLAS 第 IV 章における関係部分

19.9 委員会は、Cospas-Sarsat 中軌道周回衛星による搜索救難(MEOSAR)システムを含めるために、決議 A.810(19)及び SOLAS 第 IV 章の改正を提案し、及び 406MHz の次世代ビーコンを設置することを提案する文書 MSC95/19/5(米国)を検討した上で、NCSR 小委員会に関する 2016-2017 年の 2 か年の議題及び NCSR3 のための暫定議題に、「Cospas-Sarsat 中高度地球周回衛星による搜索救難(MEOSAR)システム及び第 2 世代の緊急信号を完成目標 2017 年として含めることに同意した。SOLAS 第 IV 章の改正に関する提案に関して、委員会は、GMDSS の各論検討の枠組みの下で新しい非常用位置指示無線標識の要件について議論しなければならないという条件付きで、作業計画 5.2.5 「全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)の各論検討の最初の概要」の下の議論に、それを持ち込むことに同意した。さらに委員会は、MSC.1/回章.1481 と MSC.1/回章.1500 で定義された手続は、GMDSS の検討に関連する改正の策定の間、遵守されなければならないことに同意した。

不注意による起動を減少させるための非常用位置指示無線標識の改善

19.10 委員会は、非常用位置指示無線標識の不注意による起動を抑えるため、質を高めた非常用位置指示無線標識を提案する文書 MSC95/19/9(イラン・イスラム共和国)を検討した。しかしながら、委員会は、議論の間に表明された以下の見解を検討した。

- .1 その問題は、直接安全性に関連付かなかつた。
- .2 乗組員に対して頻繁に警報を鳴らすことが及ぼす悪影響の懸念。及び
- .3 レジャー船において非常用位置指示無線標識の使用頻度が増加することを考えると、406MHz の周波数の虚偽の警報の与える影響が不透明であること。

以上を踏まえて、委員会は、NCSR 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と NCSR 3 のための暫定議題に、この提案された作業計画を含まないことに同意した。

搜索救助施設と旅客船との間における搜索救助の協力に関する計画を作成するための指針の改訂(MSC1/回章 1079)

19.11 委員会は搜索救助施設と旅客船(特に多くの SAR 領域を通過する旅客船に関連した)との間の協力に関する計画立案及び協力のための SAR 配給システム計画を改良して簡素化する開発方法のためのガイドラインの改訂を提案する文書 MSC95/19/7(デンマーク他)(MSC.1/回章.1079)を考慮し、NCSR 小委員会の 2016-2017 年 2 年間の議題と NCSR3 のための暫定議題に、「搜索救助施設と旅客船との間における搜索救助の

協力に関する計画を作成するための改訂ガイドライン」に関する作業計画を、完成目標年を 2017 年に定めて、入れることに合意した「(MSC.1/回章.1079)」。

e ナビゲーションの開発と実施

19.12 委員会は、MSC94 が下した決定(MSC94/21、パラグラフ 18.16～18.17)を記録し、航海の安全と海洋環境の保護を強化するために、附属書に 6 つの作業計画を掲載した文書 MSC95/19(オーストラリア他)、及び文書 MSC95/19/12(オーストラリア他)、MSC95/19/14(IHO)、並びに文書 MSC95/19(オーストラリア他)を批評する MSC95/19/15(IMPA)について検討した。委員会は別々に提案について議論した。当該決定については、以下のパラグラフ 19.12.1 から 19.12.6 に含まれている。

標準化された作業モード、S-モードに関するガイドライン

19.12.1 委員会は、すべてのナビゲーション設備のための標準化された作業モード(S-モード)に関するガイドライン策定を提案する文書 MSC95/19 附属書 1、及び当該提案にコメントしている文書 MSC95/19/12 及び MSC95/19/14 を検討し、委員会に関する 2 年間の議題の後に、当該事項を完了するのに会議が二回必要であることを条件として、「標準化された作業モード (S-モード) に関するガイドライン」に関する作業計画作業計画を組み入れることに同意し、NCSR 小委員会を調整機関に割り当てた(パラグラフ 19.41 及び附属書 23 参照)。

統合航海システム(INS)の性能基準(改訂)に関する新しいモジュールの開発(決議 MSC.252(83))

19.12.2 委員会は、船橋設計と情報表示の調和に関連する統合航法システム(INS)のための性能基準(改訂)のレビューを提案する文書 MSC95/19 附属書 2(決議 MSC.252(83))、及び提案を批評する文書 MSC95/19/14 を検討し、NCSR 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と NCSR3 のための暫定議題に、「船橋設計と情報表示の調和に関連する統合航法システム(INS)のための性能基準(改訂)に対する追加的モジュール(部分)」(決議 MSC.252(83)) (2017 年を目標完成年)に関する作業計画を組み入れることに同意した。

船位通報制度のためのガイドラインと評価基準の改訂(決議 MSC.43(64))

19.12.3 委員会は、標準化及び調整された電子的船位通報及び報告用船上データの自動収集に関連して、船位通報制度のためのガイドラインと基準(改正を含む)を改訂することを提案(決議 MSC.43(64))する文書 MSC95/19 附属書 3 について検討し、NCSR 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と NCSR3 のための暫定議題に、2017 年を完成目標として「改訂された船位通報制度のためのガイドラインと基準(決議

MSC.43(64))」に関する作業計画を組み入れることに同意した。

GMDSS の一部を構成する航法装置のための内蔵型完全性試験(BIIT)に関連する電子航行援助(決議 A.694(17))に関する一般要件の改訂

19.12.4 委員会は、航法装置のための内蔵型完全性試験機に関連して全世界的な海上の遭難安全システム(GMDSS)の一部を形成する航法装置と電子航路標識に関する一般要件の改訂を提案する(決議 A.694(17))文書 MSC95/19 附属書 4 と、当該提案にコメントしている文書 MSC95/19/14 を共に検討し、委員会の 2 年間の議題の後に全世界的な海上の遭難安全システム(GMDSS)の一部を形成する「航法装置のための改訂された一般要件及び航法装置に関する内蔵型完全性試験機 BIIT) に関連する電子航行援助(決議 A.694(17))」に関する作業計画を含めることに同意し、当該議題の終了には会議が 2 回必要であることを条件に、NCSR 小委員会を調整機関として割り当てた (パラグラフ 19.41 及び附属書 23 参照)。

通信機器で受信した航海情報の調和的表示ガイドライン

19.12.5 委員会は、通信機器で受信した航海情報の調和的表示に関するガイドラインの策定を提案する文書 MSC95/19 附属書 5、及びかかる提案を批評する文書 MSC95/19/14 を検討し、NCSR 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と NCSR3 のための暫定議題に、2017 年を完成目標として「通信機器で受信した航海情報の調和的表示のためのガイドライン」の作業計画を含めることに同意した。

加盟国と国際機関の海事サービス・ポートフォリオ(MSP)(及び他の e-ナビゲーションに関する報告)の策定と実施に関する報告の考察

19.12.6 委員会は、残りの非優先的な潜在的 e-ナビゲーションに対する解決策への対応を含めた加盟国と国際機関の海事サービス・ポートフォリオ(MSP)の策定と実施に関する報告(及び他の e-ナビゲーションに関する報告)に対する検討を提案する文書 MSC95/19 附属書 6、及び上記提案に対して批評する文書 MSC 95/19/14 及び MSC 95/19/15 を検討した。委員会の大部分の見解としては、提案は委員会のガイドライン(MSC-MEPC.1/回章.4/改訂.4)に従っていないが、しかし e-ナビゲーションを利用した航海の重要性、及び組織が主導的な役割を担うべきだということを認識しており、加盟各国政府と他の利害関係者に対して、決議 A.1062(28)の附属書 3 に要求される情報に基づいてこの作業計画作業計画に対する完全に正当な理由付けをし、MSC96 がさらに深く審議できるように、それを提出することを要請した。ノルウェーの代表は、利害関係者と作業を調整し、MSC96 で検討出来るために改訂された提案を提出することを申し出た。

e-ナビゲーションの開発と実現

19.13 パラグラフ 19.12.6,の決定を踏まえて、委員会は、現在のハイレベル行動計画 5.2.6 を「e-ナビゲーションの開発と実現」と読み替えて、2016-2017 年のハイレベル行動計画の中に組み込むように改正することで同意した。

GMDSS の追加プロバイダーのための、船上の GMDSS 設備に関する性能基準

19.14 委員会は、GMDSS 衛星サービスの追加プロバイダーに対応するために船上の GMDSS 設備に関する新しい一般的な性能基準を策定するよう提案する文書 MSC95/19/10(米国)を検討し、「GMDSS 衛星サービスの追加プロバイダーに対応するための船上 GMDSS 設備に関する性能基準」に関する作業計画を、2016 年を目標年として、NCSR 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と NCSR3 のための暫定議題に含めることに同意した。

海上で救助された人々の安全確保手法

19.15 委員会は、自身が「海上で救助された人々の安全確保手法」に関する作業計画 5.1.2.2 を、委員会の 2 年間の議題の後から、NCSR 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と NCSR3 のための暫定議題(参照パラグラフ 21.16.3)に動かすことに同意したことを想起した。

NCSR3 に関する小委員会及び暫定議題の 2 年間の現状報告

19.16 委員会は、附属書 19 及び 20 にそれぞれ記載されるとおり、NCSR3 に関する小委員会及び暫定議題の 2 年間の現状報告を承認した。

NCSR3 から MSC96 への緊急事項

19.17 委員会は、NCSR3 と MSC96 との類似性のため、委員会のガイドラインに基づき(MSC-MEPC.1/回章.4/改訂.4)、NCSR3 の緊急事項だけが MSC96 によって検討されることを記録し、NCSR3 から発する以下の問題は緊急事案として MSC96 で検討されるが、それ以外は MSC97 まで待つことに同意した。すわなち、

- .1 航路指定及び強制船位通報制度
- .2 WWRNS の一部としてのガリレオの認識
- .3 GMDSS 役務提供者としてのイリジウム・モバイル衛星システムの認識
- .4 船上 GMDSS 設備が GMDSS 衛星サービスの追加プロバイダーに対応することに関する性能基準
- .5 GMDSS 見直しの結果と、近代化計画を策定するプロジェクトの継続の検討(NCSR1/28、附属書 11)及び

.6 海上で救助された人々の安全確保手法

設計・建造小委員会 (SDC)

SOLAS 第 II-2 章に関する作業計画の SDC から SSE への移管

19.18 委員会は、SOLAS 第 II-2 章に関する全ての作業計画を、SDC 小委員会から SSE 小委員会に移管すべきという推奨を含む文書 MSC94/17/1 及び MSC95/19/11(事務局)を検討し、SDC3 に関する SDC 小委員会の 2 年間の議題と暫定議題に関する既存の作業計画は今後も引き続き SDC 小委員会の調整の下に置かれるべきことで同意した。しかし、委員会は、SOLAS 第 II-2 章に関連する新しい作業計画が、原則として SSE 小委員会に委任されるが、ケースバイケースで検討されることに同意した。

19.19 クック諸島は、問題となる小委員会の再編成と改革プロセスを想起し、新しい仕組みの下における小委員会の負担と関連して、小委員会間での移管を提案された事項を記録し、小委員会と議長にかかる負担を解決するために決定を見直すべきなのではないかと疑問を呈した。

新造船の水密扉閉鎖に対する管理

19.20 当委員会は、文書 MSC95/WP.12 に含まれるように、新造船の水密扉閉鎖管理に関して新しい作業計画で提案された正当理由意見を検討した上で、SSE 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と SSE3 のための暫定議題に、「新造船に関する SOLAS 規則 II-1/13 及び II-1/13-1 並びにその他の関連規則の改訂」に関する新しい作業計画を (SSE 小委員会が要請した場合には SDC 小委員会と同調する条件付きで)、2017 年を完成目標年として、組み入れることに同意した。

船体構造への繊維強化プラスチック(FRP)使用のためのガイドライン

19.21 当委員会は、「船体構造への繊維強化プラスチック(FRP)の使用のためのガイドライン」に関する既存の意見 5.2.1.21 を、審理続行が SDC 小委員会によってまだ必要とされていることを理由に(参照パラグラフ 10.16)SDC3 に関する議題として保留することに自身が同意していたことを想起した。

安全な係留業務

19.22 当委員会は、新造船の係留業務の間、危険で不健康な業務環境を防ぐ目的で SOLAS 規則 II-1/3-8 の改正を提案する文書 MSC95/19/2(オーストリア他)及び MSC95/INF.3(デンマーク)、並びに当該提案に対してコメントを加える文書 MSC95/19/13(日本国)を同時に検討し、SDC 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題

及び SDC3 のための暫定議題に、「改正を含む SOLAS 規則 II-1/3-8 及び関連ガイドライン(MSC.1/回章 1175)並びに一切の船のための安全係留業務に関する新ガイドライン」に関する新しい意見を、2017 年を完成目標年として、(また、SDC 小委員会から要求がある場合には、SSE 及び HTW 小委員会と同調して) 組み入れることに同意した。

19.23 MSC.1/回章.1481 と MSC.1/回章.1500 に従って、当委員会は、以下のことにさらに同意した。

.1 策定される改正は、3,000 総トン数以上の全ての新造船に適用しなければならない。また、3,000 総トン未満の新造船に関しては、実用的に可能な範囲内で適用しなければならない。

.2 改正される法律文書は、1974 年 SOLAS 条約(すなわち、SOLAS 規則 II-1.3.8 及びその他の間接的な改正)である。及び

.3 策定される改正は、2018 年 7 月 1 日までに採択された場合、2020 年 1 月 1 日に発効する。

12 人以上の作業員の運送

19.24 当委員会は、文書 MSC95/WP.12 に記載されるとおり、国際航海に従事する船に 12 人以上の作業員が乗っている場合の安全基準に関して記録した義務的要件や文言に関する新しい意見に対して提案された正当理由を考慮するにあたり、作業の適用範囲が沖合のエネルギー業界の船だけに限定されず、国際航海に従事する一切の船に適用されるべきこと、及び提案された一切の基準がその他の組織や協定の要件と矛盾することのないよう十分な配慮が払われるべきことに同意した。

19.25 次に、当委員会は、MSC96 及び SDC3 のための、海上安全委員会及び SDC 小委員会の 2016 年-2017 年の 2 年間の議題、並びに暫定議題に、2017 年を目標完成年として「国際航海に従事する船に 12 人以上の産業人員が乗っている場合の安全基準に関して記録した義務的要件や文言」に関する新しい計画された作業計画を含めることに同意した。

19.26 どのようにすれば上手くこの新しい作業計画の作業を続けられるかを考え、当委員会は、SDC 小委員会が一切の細かな技術的作業を引き受ける前に、まず自分たち自身が方針の問題を議論すべきことに同意した。しかしながら、この重要な問題について

の進展の必要性を認識しつつ、また SDC3 に対する負荷も考慮に入れた上で、当委員会は、MSC96 での検討のために、小委員会が最適な進め方の賛否両論も含めて適切な事例を特定できるように、SDC3 に対して、作業員を輸送するための加盟国と国際機関の規制制度及び手続きに関する彼らからの提出物を調査する（設立が予想される三つの作業部会及び二つの起草部会以外に）専門部会を設立する権限を与えた。その結果、当委員会は、加盟国と国際機関に対して彼らの規定及び基準の仕組みに関する文書を SDC3 に提出するよう要請した。

小委員会の 2 年間の現状報告及び SDC3 のための暫定議題

19.27 附属書 19 と 20 にそれぞれ記載されているとおり、当委員会は、小委員会の 2 年間の現状報告と SDC3 のための暫定議題を承認した。

設備小委員会 (SSE)

安全な係留業務

19.28 当委員会は、「改定された SOLAS 規則 II-1/3-8 及び関連ガイドライン(MSC.1/回章.1175)及び 2017 年完成目標のすべての船のための安全な係留業務に関する新しいガイドライン」に関する作業計画を、SDC 小委員会が要請した場合の SSE 及び HTW 小委員会と関連して、SDC 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題及び SDC3 に関する暫定議題に含めることに同意した。

救命ボート、発射器具、及びリリース・ギヤの定期的な点検及び保全

19.29 委員会は、2016 年を完成目標年として、SSE 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と SSE3 に関する暫定議題に含めるために、「MSC.1/回章.1206/改訂.1 の強制化の条項作成」に関する作業計画の再作成に同意したことを想起した(参照パラグラフ 12.36)。

旅客船及び専用船の窓の防火に関する SOLAS 第 II-2 章に記載された要件の明確化

19.30 当委員会は、SOLAS 第 II-2 章(参照パラグラフ 19.18)に関連した意見の協調に関する前回の意思決定を想起し、36 人以下の乗客を運ぶ旅客船及び 61 人以上（ただし 240 人以下）の乗客を運ぶ専用船の窓の防火に関する SOLAS 第 II-2 章に記載された要件を明確化するために、SDC2 が作成する新しく計画された意見(SDC2/25、附属書 25)への提案を検討した上で、36 人以下の乗客を運ぶ旅客船及び 61 人以上（ただし 240 人以下）の乗客を運ぶ専用船の窓の防火に関する SOLAS 第 II-2 章に記載された要件の明確化について新しく計画された意見を、2017 年を完成目標年として、SSE 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題及び SSE3 のための暫定議題として含めることに同意

した。

19.31 MSC.1/回章.1481 と MSC.1/回章.1500 に従って、当委員会は、以下のことにさらに同意した。

- .1 策定すべき改正の適用範囲は SSE 小委員会によってさらに議論される。しかし改正は、新造船、並びに主要な機能が修理、変更、または改造された後の既存の船に対して適用される。
- .2 改正される法律文書は、1974 年 SOLAS 条約(すなわち、SOLAS 規則 II-2/9.4.1.3.3 及びその他の間接的な改正)である。及び
- .3 策定される改正は、2018 年 7 月 1 日までに採択された場合、2020 年 1 月 1 日に発効する。

新造船の水密扉閉鎖に対する管理

19.32 当委員会は、文書 MSC95/WP.12 に含まれるように、新造船の水密扉閉鎖管理に関して新しい作業計画で提案された正当理由を検討した上で、SSE 小委員会の 2016-2017 年の 2 年間の議題と SSE3 のための暫定議題に、「新造船に関する SOLAS 規則 II-1/13 及び II-1/13-1 並びにその他の関連規則の改訂」に関する新しい作業計画を (SDC 小委員会が要請した場合には SSE 小委員会と同調する条件付きで)、2017 年を完成目標年として、組み入れることに同意した。

小委員会の 2 年間の現状報告及び SSE3 のための暫定議題

19.33 附属書 19 と 20 にそれぞれ記載されているとおり、当委員会は、小委員会の 2 年間の現状報告と SSE3 のための暫定議題を承認した。

SSE3 から MSC96 への緊急事案

19.34 当委員会は、SSE3 と MSC96 との類似性のため、委員会のガイドラインに基づき(MSC-MEPC.1/回章.4/改訂.4)、SSE3 の緊急事項だけは MSC96 によって検討されることを記録し、SSE3 から発する以下の問題は緊急事案として MSC96 で検討されることに同意した。

- .1 SOLAS 第 II-1 及び III 章のための代替的設計及び仕組みに関するガイドラインの安全目標及び機能要件

- .2 コンテナ 5 段以上を運ぶように設計された船の甲板上（または甲板よりも高い位置）にある消火ポンプに関する統一解釈の草稿作り。及び
- .3 MSC.1/回章.1206/改訂.1 の条項の強制化

残された問題は、MSC97 で検討中。

新しく計画された作業計画の承認

19.35 組織の戦略計画とハイレベル行動計画(決議 A.1062(28))の適用に関するガイドラインの関係条項に基づき、当委員会は、小委員会の 2 年間の議題及び次回会合のための暫定議題に同意した上で、この会議で当委員会が同意した以下の新しい作業計画を記録するよう、理事会（Council）に要請した。

- .1 1995 年の STCW-F 協定の包括的レビュー（パラグラフ 19.3）、
- .2 研修監査に関して行政府が実施する ISM コードに関する改訂ガイドライン(決議 A.1071(28))(パラグラフ 19.5)
- .3 海上の複雑な構造物の設置にかかる航路指定の一般通則の改正(決議 A.572(14))(19.8)
- .4 Cospas-Sarsat MEOSAR 及び第 2 世代ビーコン(19.9)を含めるために 406MHz で稼働する非常用位置指示無線標識に関して改訂された性能基準(決議 A.810(19))
- .5 搜索救助支援と旅客船との協力準備計画のための改訂ガイドライン(MSC.1/回章.1079)(パラグラフ 19.11)
- .6 船橋設計と情報表示の調和に関連する統合航行システム(INS)のための性能基準(改訂)への追加部分(決議 MSC.252(83))(パラグラフ 19.12.2)
- .7 船位通報制度のための改訂ガイドライン及び基準(決議 MSC.43(64))(パラグラフ 19.12.3)
- .8 航法装置のための組込型完全性試験機(BIIT)(パラグラフ 19.12.4)に

関連する全世界的な海上遭難安全システム(GMDSS)及び電子航路標識(決議 A.694(17))の一部を形成する船上無線装置に関する一般要件の改訂

.9 通信装置で受信した航海情報の調和的表示のためのガイドライン(パラグラフ 19.12.5);

.10 船上 GMDSS 設備が GMDSS 衛星サービスの追加プロバイダーに対応することに関する性能基準(パラグラフ 19.14);

.11 改訂された SOLAS 規則 II-1/3-8 及び関連ガイドライン(MSC/回章.1175)並びに全て船の安全な係留業務に関する新ガイドライン(パラグラフ 19.22)

.12 国際航海に従事する船に搭乗する 12 人以上の産業人員の運搬に関する安全標準に取り組む義務的要件や条文(パラグラフ 19.25)

.13 36 人以下の乗客を運ぶ客船及び 61 人以上 (240 人以下) の乗客を運ぶ専用船の窓の防火に関する SOLAS 第 II-2 章に記載された要件の明確化(パラグラフ 19.30)

.14 SOLAS 規則 II-1/13 及び II-1/13-1、並びに新造船のための他の関連規則(パラグラフ 19.32)の改訂、及び

.15 SG-RAR により特定されるものを含む (21.21.3)、IMO 器具を取り付ける管理負担を軽減するための推奨事項の分析と検討

以上は、2016 年と 2017 年の 2 年間に向けたハイレベル行動計画及び優先事項の提案に含まれている(19.40 と附属書 22 を参照)。

2014-2015 年の 2 年間に向けて計画された作業計画の状況

19.36 計画された作業計画の立場は、不要な重複作業を回避する目的の当委員会の報告書に対する附属書として、会議が終了した後で作られることを想起し、当委員会は、附属書 21 に記載されるとおり、海上安全委員会の 2 年間の現状報告を記録するよう、審議会に要請した。

2016-2017 年の 2 年間のための高水準行動計画及び優先事項

19.37 2016-2017 年 2 年間のためのハイレベル行動計画を作成するにあたり、当委員会は、MSC95 で検討できるように、彼らの次回の会議で今後 2 年間に関する各々の議題を準備するよう小委員会に指示し、以下を考慮に入れながら、通常のように彼らを補助することを事務局に要請した。

1. 2 年間の議題のために選択された意見は、SMART¹⁰の言葉で表現されなければならない。
2. 具体的な完成目標年が、2016-2017 年の 2 年以降となる場合、仮の作業計画は、2016 年または適切な場合には 2017 年を完成目標年として、2 年間のための議題に組み入れられるべきであり、関連する作業計画は、予想される完成目標年を定めて、当委員会の 2 年間以降の議題に組み入れられなければならない。及び
3. 2 年間用の議題及び暫定議題は下位事項を含んではいけない。また暫定議題になった事項は、小委員会の 2 年間の議題の作業計画に対応しなければならない。

19.38 また、当委員会は、MSC94 が、議長と相談した上で、この会議における検討のため、また C114 へ提出するために、次の 2 年間に関する当委員会のハイレベル活動計画の提案を準備するよう事務局に要請したことを想起した。

19.39 当委員会はさらに、文書 MSC95/21 に関して「SG-RAR によって特定されたものを含め、IMO の法律文書に関する管理負担を減少させるための推奨に対する分析及び検討」に対する 2016-2017 年高水準行動計画に、新しく計画された作業計画を、2017 年を完成目標年として、追加するという前回の意思決定(参照パラグラフ 21.20.3)を想起した。

19.40 当委員会は、2016-2017 年の 2 年間に関して当委員会に割り当てられ、現在の 2 年間における小委員会での進捗を踏まえた作業計画に対する修正を提案する文書 MSC95/19/1(事務局)を検討した上で、附属書 22 に記載されるとおり、C114 への提出のために、2016-2017 年の 2 年間に関する高水準行動計画及び優先事項への提案に同意

¹⁰ SMART: 特定の(specific)、測定でき(measurable)、達成可能で(achievable)、現実的(realistic)な、時間枠が指定されている(time-bound)もの の意味の略語

した。C114 では、III2 及び CCC2 で出た付加提案についての変更を、CWGSP14 または C/ES.28 へ適宜提出するよう、事務局に要請したことを承認する。

当委員会の 2 年目以降に関する議題

19.41 当委員会は、直近の 2 年目以降に関する議題が、不要な重複作業を回避する目的の当委員会の報告書に対する附属書として、会議が終了した後で作られることを想起し、附属書 23 に記載されるとおり、海上安全委員会 2 年目以降の直近の議題を記録するよう、審議会に要請した。

会期間の会合

19.42 当委員会は、MSC93、MSC94、MEPC67、MEPC68、及び現時点の会議で決定された事項を踏まえて、以下の会期間の会合を適宜承認または確認し、審議会に対してこれらの決定を承認するよう要請した。

- .1 CCC2 の後で直接開催される、IMDG コードに関する、CCC の編集部会及び技術部会の 24 回目の会合
- .2 2016 年の前半に開催される、IMBSC コードに関する、CCC の編集部会及び技術部会の 25 回目の会合
- .3 2015 年 11 月 10 日から 12 日まで開催され、直接 SDC3 に報告予定の、FSA 専門部会の会合
- .4 2016 年に開催され、MEPC67 に承認される、安全及び汚染評価 (ESPH) の PPR 作業部会の会合
- .5 2015 年 9 月 14 日～18 日にカナダのオンタリオ州トレントンで開催予定の搜索救難に関する ICAO/IMO 合同作業部会の 22 回目の会合
- .6 2016 年に予定される、搜索救難に関する ICAO/IMO 合同作業部会の会合
- .7 2015 年 10 月 5 日～9 日に IMO 本部で開催予定の、海上無線通信に関する IMO/ITU 合同専門部会の 11 回目の会合

.8 2016年に開催予定の海上無線通信の事項に関するIMO/ITU合同専門部会の会合及び

.9 2015年11月16日～18日に開催予定のIUU漁業及び関連事項に関するFAO/IMO臨時合同作業部会(JWG)3回目の会合

当委員会の今後2回の会合の議題に含める実質的な事柄及びMSC96に関する仕組みの提案

MSC96とMSC97の議題に含める実質的な事項

19.43 当委員会は、文書MSC95/WP.10（改正を含む）に記載されるとおり、実質的な事項を96回目及び97回目の会合の議題に含めることに同意した。

MSC96における作業部会及び起草部会の設立

19.44 当委員会は、様々な議題項目の下の決定を踏まえて、当委員会の96回目の会議で以下の事項に関して作業部会及び起草部会が設立される可能性を見込んだ。

- .1 旅客船の安全
- .2 目標指向型基準
- .3 海事セキュリティ
- .4 作業員の運搬
- .5 安全でない混合移民、及び
- .6 義務的要件の改正に関する検討及び採択

議長は、事務局と相談の上、各々の問題に関して受領する提出物の内容を踏まえて、MSC96の前に、かかる部会の最終選考に関して当委員会に通知する。

19.45 当委員会は、臨時的な能力開発の必要性分析部会(ACAG)の設立もまた必要かもしれないことに同意した。

今後の2回の会合の期間及び日程

19.46 当委員会は、96回目の会合の日程が2016年5月11日～20日に、また97回目の会合の日程が2016年11月に、暫定的に決定したことを記録した。

20. 2016年の議長及び副議長の選出

20.1 海上安全委員会の規則に従って、当委員会は、2016年委員会の議長としてブラッド・グローブ氏(オーストラリア)を、副議長としてホアン・カルロス・キュビシーノ氏(アルゼンチン)を、それぞれ満場一致で選出した。

謝意の表明

20.2 当委員会は、クリスチャン・ブラインホルト氏(デンマーク)及びアブドラ・ムハンマド・シーガー氏(シンガポール)に、それぞれ議長及び副議長として過去4年間当委員会に素晴らしい奉仕を尽くしてくれたことに、心から感謝の意を伝えた。

21. その他の議題

海上の安全でない混合移民

一般

21.1 議題項目1の下で文書MSC95/21/13(事務局長)を検討する事に同意した上で、当委員会は、海上の安全でない混合移民に関する問題を取り扱うための省庁高官レベルの会議結果を検討するために、海上の安全でない混合移民に関する特別な会議を開催することに同意した。

21.2 開会の辞で、事務局長は、委員会が多くの議題があるにも関わらず、当委員会の朝の会議を安全でない混合移民に関する問題のために、快く充てたことに感謝を表明した。事務局長は、現時点の状況は人道的な危機であり、長くは続かないだろうと記録した。そして、一つの組織だけでは危機に対応できないため、国際社会が協同して解決に当たることが非常に重要であると記録した。また、自身の領域に属する安全でない混合移民の問題に対処することは、組織にとって適切であることを強調した。

パン・ギムン国連事務総長からのビデオ・メッセージ

21.3 パン・ギムン国連事務総長は、ビデオ・メッセージの中で、今年、より良い生活を求めて戦争や飢饉、貧困、または人権抑圧から逃れることを余儀なくされている人々の数がかつてない勢いで増えている中、とりわけ関水氏及びIMOのメンバーが移動の問題に対して努力を尽くしてくれていることに感謝の意を表した。また、移民問題

への対処アプローチは、人権を保護し、国際法を承認し、移動の利点を認識するように包括的でなければならず、それは全ての者の協働を必要とすることを強調した。ビデオ・メッセージの全文は附属書 24 に掲載されており、以下のリンクによって、ビデオ自体を見ることができる。

<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Pages/MSC-95-session.aspx>.

安全でない混合移民についての省庁高官レベル会議

21.4 当委員会は以下の文書で提供された情報を記録した。

- .1 安全でない混合移民問題に対処するための省庁高官レベル会議の結果について、LEG102 の結論に関する MSC95/2/1 及び MSC95/WP.11(事務局) 及び
- .2 事務局長の呼びかけで 2015 年 3 月 4-5 日に IMO 本部で開催された、海上での安全でない混合移民の問題に対処するための省庁会合の結果に関する MSC95/21/4/改訂.1(事務局)

21.5 移民の事故並びに手引き者及び船舶に係る共同データベース IMO/IOM/UNODC に関する文書 MSC95/21/10 及び追加文書 1(事務局)を検討した上で、当委員会は

- .1 文書 MSC95/21/10/追加文書 1 に対する附属書に記載されている改正済み報告書式を、まだ途中過程であるという条件付きで受諾した。
- .2 FAL40 と MSC96 によって合同 MSC/FAL 回章が採択される目的で、当委員会の観点から更に検討を深めることができるように、MSC/回章.896/改訂.1 及び FAL 委員会への改訂書式を、然るべきプロセスに送った。及び
- .3 改正済み報告書式が全ての関係者の目に止まるように取り計らい、また GISIS の円滑化機能を利用し、組織に対して移民関連事故及び手引き者や船舶に関する適時で正確な情報を提供するよう、加盟各国政府に呼びかけた。

海上での大規模救助作業に関する新しい海運業界ガイダンス

21.6 当委員会は、地中海において、人々（しばしば移民）の救出に関与する商船の数が増加していることに対応して、作業中の船員と救助された人の安全と保全を保障する目的の、海上での大規模救助作業に関する新しく策定された海運業界ガイダンスを提供する文書 MSC95/21/1(ICS)を検討した上で、ICS に対して、そのようなガイダンスを

策定したこと、及びかかるガイダンスの有用性を可能な限り広範囲に広めることを加盟各国政府とオブザーバー組織に奨励したことに関して感謝の意を表した。

公開討論

21.7 当委員会は、附属書 27 に記載されるとおり、UNODC 代表、国連高等弁務官、IOM、並びに EC 及び ICS からのオブザーバーが提供した声明に注目した。

21.8 バングラデシュ、コートジヴォアール、ギリシャ、インドネシア、イタリア、マレーシア、マルタ、ナイジェリア、フィリピン、大韓民国、タイ、トルコ、イギリス及び米国の代表、並びに BIMCO のオブザーバーも、声明を提供し、コメントした。加えて、彼らの要求により、バングラデシュ、コートジヴォアール、ギリシャ、インドネシア、イタリア、マレーシア、マルタ、ナイジェリア、フィリピン、大韓民国、タイ、トルコ、イギリス及び米国の代表、並びに BIMCO のオブザーバーの声明は、附属書 27 に記載されている。

21.9 イタリアの代表は、海上の安全でない混合移民の問題に関連して、以下を含む具体的な提案を行った。すなわち、

- .1 「遭難」の定義とその解釈を含む SAR 協定の見直し
- .2 商業的航海に従事していない、貨物も搭載していない、また具体的な目的地のない疑わしい船舶、若しくは基準を満たさない船舶に対する管理の策定及び拡大
- .3 通過中の船舶の監視を含む、寄港及び沿岸国の監視の充実
- .4 不規則な海路の危険にさらされる移民への情報及び助言の策定
- .5 移民の上陸に関する国家側の明確な政策声明の策定
- .6 国際問題であることから、不法であり危険な海上移動の防止と、海で救助された人々の取扱いに関する、地中海と他の地域の国家との対話の再活性化を図ること及び
- .7 移民の事故と手引き者及び船舶に関する共同データベースの開発

21.10 またマルタの代表は、海上における捜索救助及び混合移民に関連して現在の国際的な法的仕組みを再考することを当委員会に対して明確に提案をした。

21.11 以下の検討に関して、当委員会は以下のような行動を起こした。すなわち、

.1 地中海やベンガル湾、アデン湾、及びその他の世界の地域で、海上の危険な移動や、人間の運送には適さない船に移民者を乗せ過ぎた危険な不法移送の結果、海上における死亡者数が高水準にあること、またかつてないほど増えていることに対して懸念を表明した。

.2 危険な船に人を乗せる犯罪者の行為を非難した。

.3 船長の義務、及び海で遭難している人の国籍や地位に関係無く、そのような一切の者を助ける義務に関して、UNCLOS、SOLAS 条約、及び SAR 協定の条文を想起した。

.4 また、船長達が、海上で遭難している人を船に乗せるために、船の目的とする航海から僅かに逸脱したとしても責任を問われず、また救助された者が可及的速やかに安全な場所に置かれることを保証できるように、関係当事者が協力する義務を負うことを想起した。

.5 海に出る様々な移民の数は増加が予想されること、また、何らかの対策が取られなければ、より多くの命が失われるであろうこと、救助活動が引き続き緊急事項であることを記録した。

.6 海上の移民の救出を行う海軍要員、沿岸警備隊、商船、及び漁船船隊、並びにレジャー船所有者の勇敢な行動を称賛した。

.7 人々を命の危険も顧みない行動に駆り立てている要因に対処し、海上における犯罪性があり危険な移動を無くすことができるように、より安全で通常の移動経路を通して、危険な移動の問題に対処するよう、さらなる努力の必要性を訴えた。

.8 救助活動に関与するリスク及び、大規模な救助に関与した船の船上における特別な状況も十分に考慮する必要性があることを、寄港国及び沿岸諸国に呼びかけたことを記録した。

.9 商船と海上救助活動組織は限界に近い状態であり、持続的な解決策を見つける切迫した必要性があることを認識した。

.10 IMO 事務局長の、海上における危険な移動の諸問題に対応して取ったイニシアチブと努力に感謝し、海上における危険な移民の諸問題に対して持続可能な解決策を見つけるために、今後も、国連や、その特別機関、政府間機関、及び非政府団体との関係を持続するよう要請した。及び

.11 「海上における危険な混合移民」に関係する問題に対処するために当委員会の作業プログラムに議題を置くことに同意し、簡易化委員会と法律委員会にも同様の対応をするよう要請した。

主要な問題の検討(MSC95/WP.13)

21.12 その問題に対する最初の検討に続き、当委員会は、移民の大規模救出における最近の展開と特に「遭難」の解釈の観点から、搜索救助と商船業務を含め、当委員会が自身の能力の範囲内で主要な問題に対して行動を起こすことを提案する文書 MSC95/WP.13(事務局)を検討し、さらに乗継ぎ中の船舶を含め、寄港国の監視をどのように拡大すべきかを検討した。

21.13 当委員会は、提案が当委員会の決定を反映していないこと、特に「遭難」の解釈を検討する提案は同意されていなかったこと、また、外国船舶監督による検査業務（ポートステートコントロール）が通過中の船舶をいかに監視できるかということについて懸念を表明した。

21.14 当委員会は高水準行動 5.1.2 「海上での死傷者または遭難状態にある人々を安全に避難、生存、回復せしめること、及び処置すること、の策定及び見直し」並びに関連する作業計画 5.1.2.2 「海上で救助された人々の安全保護措置」が、高水準行動計画に含まれていたこと、及び作業計画 5.1.2.2 のための親機関は MSC と FAL であること。（それぞれ、調整及び関連機関として NCSR 及び III を傘下に持つ）ことを記録した。

21.15 当委員会はまた、FAL40 が 2016 年 4 月に会合を開き、海上で救助された人々の安全を保護する手段に関する議題項目の下、当該事案を検討する可能性があることを記録した。

21.16 当委員会は、「海上での大規模な救助作業：船員と被救助者の安全と治安を確保するためのガイドランス」に対して海運業界が策定したガイドランスを、検討のために、NCSR 小委員会に送りたいという ICS の意思を記録した。ICS はさらに、当委員会が、このガイドランスを、海運業界の協賛者によって公表され更新される「生きた」文書であると見なすよう提案した。

21.17 さらに議論の末に委員会は

- .1 「安全でない海上の混合移民」に関する項目を MSC 96 の議題に上程することに同意し、
- .2 MSC 95 で提起した諸問題や諸提案をさらに具体化するような提案を MSC 96 宛てに行うよう、各加盟国に要請し、
- .3 作業計画案 5.1.2.2 を、2016-2017 年 2 か年議題のうちから NCSR 3 の議題に上程し、
- .4 船員及び被救助者の安全と治安の確保に関する指針を NCSR 小委員会での審議向けに回付するとともに、MSC 96 宛てに報告するすよう NCSR 3 に指示した。

救命ボート解除・回収システムの交換に関する SOLAS 規則 III/1.5 の施行

21.18 文書 MSC 95/21/7 (韓国) を検討審議し、救命ボート解除・回収システムの交換に関する SOLAS 規則 III/1.5 の施行時に起こりうる現実的な困難を提起し、SOLAS 条約が定める時限内の交換完了を可能にするような時間枠内に、救命ボート製造者が適当な交換システムを提供できない場合について明確化するために、MSC.1/回章 1392 を改正することを提案した上で委員会は、本件について先へ進むためには新規作業計画が必要であることで一致し、委員会ガイドライン (MSC-MEPC.1/回章 4/改訂 4) に準拠して新規作業計画の案を提出するよう、韓国に要請した。

義務的要件における管理上要求事項の見直し

21.19 委員会は、文書 MSC 95/21 (事務局) を検討審議した上で、関連各委員会に対してその管轄下の要求事項を見直し、管理上要求事項の削減に関する特別運営グループ (SG-RAR) の作業成果の推進方法を検討するよう要請するという C 113 の決定を、2016-2017 年ハイレベル行動計画 (HLAP) に盛り込むべき適切な作業計画の策定を視野に入れつつ、想起した。

21.20 委員会は、事務局の取りまとめにより文書 MSC 95/21 の附属書に収録されている、委員会の管轄下にある 167 の要件を記録した上で、本件に関して十分な情報に基づく決定を行うためには、さらに作業が必要であるという事務局の結論に同意し、とりわけ

.1 GISIS を通じた報告に関する A 28 の最近の決定 (A.1074 (28)) や、本件に関する MEPC 68 (同時進行) からの作業計画があればそれを考慮に入れつつ、文書 MSC 95/21 の附属書にある情報を分析し、その分析結果を MSC 96 宛てに報告するよう、事務局に指示し、

.2 ISPS コードの主たるねらいに関する航海者及び利害関係者向けの情報を準備するよう、事務局に指示し、

.3 新規作業計画案を、2017 年を完成目標年とする「SG-RAR による指定分を含めた、IMO 文書における運営負担の削減勧告の分析及び考慮」に関する 2016-2017 年 HLAP の中に盛り込んだ。

2012 年ケープタウン協定の発効及び施行

21.21 文書 MSC 95/21/2 (アイスランド、ノルウェー、南アフリカ) を検討審議し、2012 年ケープタウン協定の批准を推進する総会決議の草稿を提案した上で、委員会は、総会第 29 回会合での採択向けに提出しようとする、附属書 25 に掲げるとおりの、漁船の安全に関する国際会議の 2012 年ケープタウン協定の発効及び施行 (協定の早期施行) に関する総会決議の草稿を承認した。これとの関連で、ベルギー、ドイツ、ロシア連邦、南アフリカの各代表団を含む複数の代表団が、自国が現在、上記協定の批准手続中であると委員会に伝えた。

極海を航行する船舶向けの国際コード (極海コード)

21.22 極海コード関連事項の検討審議にあたり委員会は、以下の各文書を審議した。

.1 MSC 95/21/3 (アイスランド、ニュージーランド、南アフリカ)。極海コードは現行で、500 総トン以上の貨物船、及び旅客船に対してだけ適用されているが、極海で航行する条約外船舶に対する極海コードの適用可能範囲の見込み (極海コードに関する作業の第 2 段階) に資するため、極海で発生した諸事象に関する情報を提供するよう、各国政府及び各国際機関に呼びかけたもの。

.2 MSC 95/21/11 (地球の友、またはパシフィック・エンバイロンメント)。

文書 MSC 95/21/3 について意見を述べ、SOLAS 条約適用外船舶に関するコード策定の第 2 段階で有用と考えられる、SOLAS 条約外船舶がかかわった北極海・南極海における最近の諸事象に関して情報を提供したもの。

21.23 委員会は提供された情報を記録した上で、極海コードに関する作業の次期段階を支えるべく文書 MSC 95/21/3 において要請されている情報を次回会合に提出するよう、各加盟国及び各国際機関に促した。

クリミア自治共和国及びセバストポリ市（ウクライナ）領域内の閉鎖中海港に寄港する外国籍船舶

21.24 委員会は、文書 MSC 95/21/5（ウクライナ）及び文書 MSC 95/21/12（ロシア連邦）において提供された情報を記録した。ジョージア、ウクライナ、米国及びラトビアの各代表団は、ベルギー、クロアチア、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、イタリア、リトアニア、モルドバ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、スロベニア、スペイン、スウェーデン及び英国の支持のもと、提供された情報につき、附属書 27 に掲げるとおり声明を発表した。トルコ代表団も声明を発表した。

電子情報交換及び標準報告の書式

21.25 委員会は以下の各文書を審議した上で、MSC 96 向けの計画外作業につき、委員会ガイドライン（MSC-MEPC.1/回章 4/改訂 4）に準拠して提案を行うよう、IACS 及び関係各加盟国に要請した。

.1 MSC 95/21/6（IACS）。認定団体用コード（RO コード）を改正または補足する新規作業計画を提案するような MSC 96 への提案について各加盟国の共同協賛を得るべく、電子情報交換及び標準報告用の、統一的な汎用データ交換書式（UDEF）の制定に関して議論を提供したもの。

.2 MSC 95/INF.13。書式交換及び標準報告に関する最新の IACS 勧告第 75 号を収録したもの。

水先人用はしご、及び船舶甲板へのアクセス

21.26 委員会は、SOLAS 規則 V/23.4 の一貫性ある施行を促進するため決議 A.1045(27) 附属書第 5 節への改正を提案した文書 MSC 95/21/8（IACS）を審議した上で、提案されている改正が文書 C/ES.27/D の 3.2 節(vi)の範囲内に収まることを考慮して、提案に同意した。結果として委員会は、総会第 29 回会合での採択向けに提出しようとする、附属書 26 に掲げるとおりの、水先人用乗下船設備に関する勧告への改正に関する総会決議（決議

A.1045(27) の草稿に同意した。

IACS 品質システム認証スキーム (QSCS) をめぐる IMO/IACS 間協力

21.27 委員会は、IMO コンサルタント／オブザーバーが IACS 品質システム認証スキーム (QSCS) に関して提供した情報と、文書 MSC 93/21/6 に付属の IMO オブザーバー報告書にも示されているように、それを民間認証団体(ACB)へと移行させることとを、MSC 93 が記録していたことを想起し、また、IACS が提供する 2 年間分の分担金を用いて IMO が IACS の QSCS スキームに参画する取り決め (MSC 92/25/1) を継続するよう、MSC 92 が事務局に要請していたことをも想起した上で、MSC 95 宛てに報告書が提供されるよう要請した。

21.28 この点に関して委員会は、スキームへの適合性の監査及び評価に対する唯一かつ独立の責任を民間認証団体 (ACB) に負わせる形へと移行した後、直近の報告書以降にスキームに見られた展開について情報を提供するような、IMO コンサルタント／オブザーバーの報告書を収録した文書 MSC 95/21/9 (事務局) を審議した。その報告書において IMO コンサルタント／オブザーバーはとりわけ、オブザーバーの数が監査役／監査対象者の数をはるかに上回っていることに懸念を提起する一方で、RO コードが要求しているような RO に対する監督が、今後強化される可能性があることを記録している。

21.29 委員会は、スキームへの IMO コンサルタント／オブザーバーの参画に関する IACS と IMO 間の現行の取り決めが 2015 年 6 月に終了予定であることを記録した上で、IACS が提供する分担金を用い、その後 2 か年にわたってそのような参画の取り決めを継続するよう、また、MSC 96 宛てに報告書を提出するよう、事務局に要請した。

その他の情報文書

21.30 委員会は、本会合に提出された以下の各情報文書と、その中で提供されている情報とを記録した。

- .1 MSC 95/INF.2 (事務局)。世界統合船舶情報システム (GISIS)、とりわけ非義務的要件に関する新規モジュールについて情報を提供するもの。
- .2 MSC 95/INF.8 (オーストラリアほか)。最近の事故を受けた、避難場所の運用ガイドラインに関する欧州連合域内での作業状況を提供するもの。
- .3 MSC 95/INF.17 (ノルウェー)。LNG 積み込み中の事故に関して情報を提供するもの。

.4 MSC 95/INF.20 (英国、IAIN、IMarEST)。規制枠組み、及び海上自律システムへのその適用に関して情報を提供するもの。

船上騒音レベルに関するコードの適用

21.31 委員会は、船上騒音レベルに関するコードの適用に関して分析が行われ、前記分析の結果、SOLAS 規則 II-1/3-12 の適用範囲から外れるような船舶があると結論づけられたことを述べた文書 MSC 95/INF.14 (ギリシャ) を記録した。とりわけ委員会は、建造契約締約日が 2014 年 7 月 1 日よりも前であり、竜骨の据付または同様の建造段階に達したのが 2015 年 1 月 1 日以降であり、かつ納品が 2018 年 7 月 1 日よりも前であるような船舶は、上記 SOLAS 規則の第 1 項または第 2 項の対象から外れることを記録した。上記情報文書で提起された問題を考慮する必要性に対して支持があった一方で、委員会は、「条約の実施と関連事項」に関する議題において MSC 96 宛てに提案書を提出するよう、ギリシャ代表団に要請した。

謝意の表明

21.32 委員会は、最近離職、退職、または他職務へと転勤し、あるいは近日中にそうなる予定の、以下に記す事務局の各出向者及び職員に対し、業務へのかけがえのない寄与に対して謝意を表明し、退職生活の長く幸多きことを、あるいは場合により、新任先でのますますの活躍を祈念した。

- Captain Moin Ahmed (IMO) (転勤)
- Ms. Dany Broderick-Bunn (IMO) (退職)
- Mr. Jo Espinoza-Ferry (IMO) (退職)
- Captain Mario Rubén Farinón (アルゼンチン) (転勤)
- Mr. Sylvain Lachance (カナダ) (退職)
- Mr. Guangling Li (中国) (帰国)
- Mr. Pedro San Miguel (IMO) (退職)
- Mr. Bin Okamura (日本) (退職)
- Ms. Olga O'Neil (IMO) (退職)
- Mr. Carlos Ormaechea (IMO) (退職)
- Ms. Wilma Pereira (IMO) (退職)
- Captain Charlie Piersall (ISO) (退職)
- Ms. Janet Tang (IMO) (退職)
- Mr. Andrew Winbow (IMO) (退職)

22. 他の IMO の組織に要請される事項

22.1 総会は、その第 29 回会合において、以下を行うよう要請されている。

.1 新たに義務付けられた、ガスまたはその他の低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際コード (IGF コード) を、委員会が採択したことを記録すること (3.97 節及び附属書 1)。

.2 2017 年 1 月 1 日に発効する予定の、1974 年 SOLAS 条約及び義務的コード、1978 年及び 1988 年の SOLAS 条約各議定書、並びに 1978 年の STCW 条約及びコードへの改正を、委員会が採択したことと、非義務的要件の承認／採択とを記録すること (3.99 から 3.116 節及び附属書 2 から 7)。

.3 安全でない海上の混合移民に関する特別会合の結果と、またとりわけ、「安全でない海上の混合移民」に関する新規項目を MSC 96 の議題に加えるという、国際連合事務総長のメッセージ及び委員会の決定とを記録すること (21.1 から 21.17 節)。

.4 漁船の安全に関する国際会議の 2012 年ケープタウン協定の発効及び施行 (協定の早期施行) に関する総会決議の草稿を採択すること (21.21 節及び附属書 25)。

.5 水先人用乗下船設備に関する勧告への改正に関する総会決議 (決議 A.1045(27)) の草稿を採択すること (21.26 節及び附属書 26)。

22.2 理事会は、その第 114 回会合において、以下を行うよう要請されている。

.1 海上安全委員会第 95 回会合の報告書を審議した上で、IMO 条約の第 21 条(b)に準拠し、それを自らの意見及び勧告付きで、総会第 29 回会合宛てに伝達すること (1.1、22.2 節)。

.2 新たに義務づけられた、ガスまたはその他の低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際コード (IGF コード) を、委員会が採択したことを記録すること (3.97 節及び附属書 1)。

- .3 2017年1月1日に発効する予定の、1974年 SOLAS 条約及び義務的コード、1978年及び1988年の SOLAS 条約各議定書、並びに STCW 条約及びコードへの改正を、委員会が採択したことと、非義務的要件の承認／採択とを記録すること（3.99 から 3.116 節及び附属書 2 から 7）。
- .4 海上安全に関連する諸問題につき委員会が取った措置と、またとりわけ、国内的な海事セキュリティに関する法律の策定に関連した進行中の作業と、海上サイバーセキュリティ向上策に関する議論とを記録すること（4.1 から 4.14 節）。
- .5 GBS 確認監査の実施に関する進捗状況、とりわけ、監査チームは予定どおり、最終報告書を事務局長宛てに 2015年6月末までに引き渡すことと、また事務局はこれらの報告書をいずれ MSC 96 宛てに、審議及び措置向けに適切な形で提出する予定であることを記録すること（5.4 節）。
- .6 旅客船の安全に関連する諸問題につき、委員会によりなされた進捗を記録すること（6.1 から 6.11 節）。
- .7 LRIT データセンターの実績評価及び監査に関連する諸問題につき、委員会が取った措置を記録すること（7.1 から 7.8 節）。
- .8 またとりわけ、海賊及び船舶に対する武装強盗に関して行われた決定を記録すること（15.1 から 15.41 節）。
- .9 他機関との関係に関連する諸問題、またとりわけ、IUU 漁業及び関連事項に関する IMO/FAO 合同作業部会の第 3 回会合関連事項につき、委員会が取った措置を記録すること（17.2 から 17.7、19.42.9 節）。
- .10 2016-2017年2か年期間につき、提案されているハイレベル行動計画及び優先事項に盛り込むべく、会合で合意に達した新規作業計画案を記録すること（19.35 節及び附属書 22）。
- .11 海上安全委員会の2か年期間現状報告を記録すること（19.36 節及び附属書 21）。
- .12 2016-2017年2か年期間につき、提案されているハイレベル行動計画及

び優先事項を支持すること（19.40 節及び附属書 22）。

.13 海上安全委員会の、2 か年期間終了後の議題の更新版を記録すること（19.41 節及び附属書 23）。

.14 2015 年と 2016 年の開催が承認されている会期間会合を支持すること（19.42 節）。

.15 海上の安全でない混合移民に関する特別会合の結果と、またとりわけ、「海上の安全でない混合移民」に関する新規項目を MSC 96 の議題に加えるという、国際連合事務総長のメッセージ及び委員会の決定とを記録すること（21.1 から 21.17 節）。

.16 義務的要件における運営要件の見直しに関して行われた決定を記録すること（21.19、21.20 節）。

.17 漁船の安全に関する国際会議の 2012 年ケープタウン協定の発効及び施行（協定の早期施行）に関する総会決議の草稿の承認を記録すること（21.21 節及び附属書 25）。

.18 水先人用乗下船設備に関する勧告への改正に関する総会決議（決議 A.1045(27)）の草稿の承認を記録すること（21.26 節及び附属書 26）。

22.3 海洋環境保護委員会は、その第 69 回会合において、以下を行うよう要請されている。

.1 酸素依存性抑制剤を必要とする製品向けの IBC コードの 15.13.5 節の統一解釈に関する MSC-MEPC.5/回章 1502 の同時承認を記録すること（2.3 節）。

.2 委員会が、HME 物質関連事項に関する MEPC 68 の勧告に同意し、IMSBC コードへの改正を採択したことを記録すること（3.40、3.104 節、及び附属書 3）。

.3 新たに義務づけられた、ガスまたはその他の低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際コード（IGF コード）に関連し、2017 年 1 月 1 日に発効する予定の、1974 年 SOLAS 条約、1978 年の STCW 条約及びコード、並びに 1978 年及び 1988 年の SOLAS 条約各議定書への改正を、委員会が採択したこと、関

連する非義務的要件の承認／採択とを記録すること（3.97 から 3.103 節、3.107 から 3.116 節及び附属書 1、2、4 から 7）。

.4 極海コードに関連する未解決事項に関して行われた決定を記録すること（3.87 から 3.93 節）。

.5 MSC.1/回章 1394/改訂 1 として周知される予定の、*IMO 目標指向型基準の策定に関する一般ガイドライン*（MSC.1/回章 1394）への改正の承認を記録すること（5.15 節）。

.6 モデルコースの策定、見直し及び承認に関するガイドラインに係る MSC-MEPC.2/回章 15 の同時承認を記録すること（9.2 節）。

.7 *ISM* コードに関する外国船舶監督官向けガイドラインに関する MSC-MEPC.4 回章の草稿を III 小委員会宛てに、検討及び最終仕上げ作業のため回付することへの同時承認を記録すること（9.3 節）。

.8 「海洋環境に有害な固体貨物の分類と申告のための義務的要件」に関して、MEPC 68 により加えられた新規作業計画を含めた、CCC 小委員会の 2 か年議題及び CCC 2 向けの暫定議題の同時承認を記録すること（19.1 節及び附属書 19, 20）。

.9 CCC 小委員会及び PPR 小委員会により要請された、2015, 2016 年に開かれる予定の会期間作業部会会合の同時承認を記録すること（19.42 節）。

.10 義務的要件における運営要件の見直し関連事項に関する結果を記録すること（21.19, 21.20 節）。

22.4 技術協力委員会は、その第 65 回会合において、新規措置実施向けの能力構築関連事項に関する結果を記録するように要請されている（13.1 から 13.3 節）。

22.5 簡易化委員会は、その第 40 回会合において、以下を行うように要請されている。

.1 国内的な海上保安法制の策定に関する指針の準備、とりわけ、関連する コレスポネンスグループの再設置に関連する事項につき行われた決定を記録すること（4.2, 4.3, 4.12 節）。

.2 提案されている海上サイバーセキュリティ向上策、とりわけ、FAL 40 及び MSC 96 宛てに提出される予定の、船上での海上サイバーセキュリティに関する産業指針の結果を待ってから、本機関が指針策定に乗り出すことにするという委員会の決定に関し、行われた決定を記録すること（4.4 から 4.10、4.13、4.14 節）。

(各附属書は本文書に付加する形で発行の予定)

3 調査研究事項

北極海の安全な利用を巡る国際動向

フィンランドにおける船舶動静把握の現状

衛星 AIS に関する国際的動向

北極海の安全な利用を巡る 国際動向

日本海難防止協会
ロンドン研究室
H27年5月

- 1 北極海利用に関する近年の動き
- 2 欧州連合（EU）の動向
- 3 北極評議会
- 4 北極地域水路委員会（ARHC）
- 5 終わりに

1. 北極海利用に関する近年の動き

(1) 北極海航行(NSR)利用船舶の急増

【NSR利用船舶】

2011年	41隻
2012年	46隻
2013年	71隻
2014年	53隻 ※

(※ 経済制裁や船舶燃料・貨物価格など種々の要素が影響との指摘)

(2) 本邦船社の進出

【Yamal プロジェクト】

夏期：北極海航路(ロシア沿岸)利用

冬期：バレンツ海経由 欧州向け

2. 欧州連合 (EU) の政策動向

EU

- ・加盟国3カ国が北極圏国
デンマーク、フィンランド、スウェーデン
- ・北極圏への外交的影響力は限定的
ソフトアプローチ

政策文書

【2008年】

最初の政策文書を採択

- ・ EU自体を北極地域の主要な支援者と位置づけ
- ・ 相互利益のための持続可能な開発に資する行動の提案

【2012年】

2008年に続く政策文書を採択

- ・ 2008年以降のEUによる北極地域への貢献を評価
- ・ EUの政策戦略の策定 → 「関与」「責任」「知見」

2. 欧州連合（EU）の政策動向

EUの政策戦略

（1）関与 — engagement —

【北極評議会（AC）】

- ・北極地域の国際間協力のための主要機関と認識
- ・オブザーバー資格申請も、限定的（Ad hoc）資格に留まる。
- ・常任資格取得は、2017年以降

【バレンツ・ユーロ北極評議会（BEAC）】

- ・バレンツ4カ国、デンマーク、アイスランド及びEU
- ・2013年 「共同バレンツ交通計画」策定
通信システム確立、水路調査実施・正確な海図整備、
交通監視システム確立、船舶通報制度拡充、捜索救助体制改善
- ・2013年 交通担当大臣会合開催及び宣言採択
→ 海上交通の安全強化に言及
- ・EUのプロジェクトや基金をとおり関与

2. 欧州連合（EU）の政策動向

EUの政策戦略

（1）関与 — engagement —

【ノーザン・ディメンション（ND）】

- ・ロシア、ノルウェー、アイスランド及びEUによる政策枠組み
- ・対話・協力の促進、地域の安定、持続可能な開発促進など
- ・バレンツ海における海上安全及び環境保護が優先事項の1つ

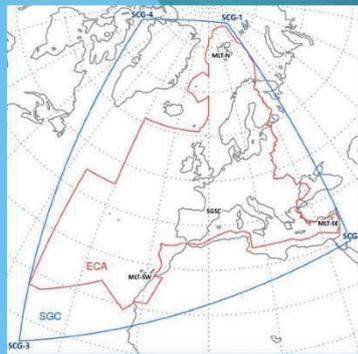
2. 欧州連合（EU）の政策動向

EUの政策戦略

(2) 責任 — responsibility —

【天然資源の輸入に伴う責任】

- ・ 欧州海上保安機関（EMSA）による北極評議会作業部会への貢献
- ・ 北極海域における海運の発展支援
 - － 極海コード策定への加盟国による貢献
 - － ガリレオ（Galileo）衛星システムによるSAR能力向上支援



(出典: 欧州宇宙機関(ESA)ホームページ)

2. 欧州連合（EU）の政策動向

EUの政策戦略

(3) 知見 — knowledge —

【北極地域の状況把握】

- ・ 調査研究
- ・ 衛星による北極の監視
 - － コペルニクス（Copernicus）計画 Sentinel衛星打上げ
 - > 海氷状況の把握
 - > 気象、海象情報収集
- ・ 関連情報のネットワーク構築
 - － 欧州海洋監視データネットワーク（EMODnet）
 - > 海底地形情報の整備、公開など



(出典: EMODnet・ポータルサイト)

3. 北極評議会 (Arctic Council)

・ 1996年に創設された政府間機関

・ 加盟国

カナダ、デンマーク、フィンランド、アイスランド、ノルウェー、ロシア、スウェーデン、米国

・ 作業部会

- － 北極圏汚染物質行動計画作業部会 (ACAP)
- － 北極圏監視評価プログラム作業部会 (AMAP)
- － 北極圏動植物保存作業部会 (CAFF)
- － 緊急事態回避、準備及び反応作業部会 (EPPR)
- － 持続可能な開発作業部会 (SDWG)

－ **北極圏海洋環境保護作業部会 (PAME)**

海上活動の安全、事故防止に関する取組みも実施

3. 北極評議会 (Arctic Council)

(1) 北極圏海洋環境保護作業部会 (PAME) の取組み

【北極海洋戦略計画 (AMSP)】

- ・ 第3回閣僚会議 (2002年) においてPAMEに対し策定要請
- ・ 第4回閣僚会議 (2004年) において採択
- ・ 「海洋環境に関する知見、認識の促進」：7項目の戦略的行動の1つ
　　> 北極海域における海運に関する包括的評価の実施を要請

【北極海域における海運の評価 (AMSA)】

- ・ 第4回閣僚会議 (2004年) においてPAMEに対し実施要請
- ・ 加盟国、関係国から提供のあった情報の分析、評価、勧告

【AMSAによる勧告(2009年)】

3つの分野：

北極の海洋安全強化、北極の海洋基盤構築、北極の人と環境保護

3. 北極評議会 (Arctic Council)

(1) 北極圏海洋環境保護作業部会(PAME)の取組み

【AMSAによる勧告】

① 北極の海洋安全強化

- a) 関係国際機関との連携
- b) IMOの取組み（極海コード策定への貢献）
- c) 北極における海運管理の統一
- d) 北極海域における旅客船の確保
- e) 多国間による捜索救助の国際協定策定、実施のための支援

② 北極の海洋基盤の構築

- a) 必要な船員、海図、通信システム、港湾施設、海氷情報などインフラの整備
- b) 海上交通監視システムの向上、関係国間による海上交通情報の共有
- c) 水路、気象、海洋情報向上のための投資

→ 勧告に沿った活動、取組みの実施、進捗状況を把握し再評価（2年毎）

3. 北極評議会 (Arctic Council)

(1) 北極圏海洋環境保護作業部会(PAME)の取組み

【2015年のAMSA報告】

① 北極の海洋安全強化

- a) 関係国際機関との連携
 - － 国際航路標識協会 (IALA) との協力関係構築
 - － 北極地域水路委員会 (ARHC) との協力関係構築
 - － 関連国際会議のIMOとの共同開催 など
- b) IMOの取組み（極海コード策定等）への貢献
 - － バレンツ海船位通報制度 (Barents SRS) の採択、発効 など
- c) 北極における海運管理の統一
 - － 油濁汚染防止に関するタスクフォース (TFOPP) における枠組み計画策定

3. 北極評議会 (Arctic Council)

(2) タスクフォース (Task Force)

【搜索救助に関するタスクフォース】

- ・ 2009年設置 2011年解散
- ・ 北極圏の搜索救助に関する国際的協定策定
- ・ 「北極における航空及び海上搜索救助の協力に関する協定」策定
- ・ 2011年の閣僚会議にて署名、法的拘束力を有する最初の文書



(出典: Arctic Portal)

3. 北極評議会 (Arctic Council)

(2) タスクフォース (Task Force)

【北極海域の油濁汚染防止に関するタスクフォース】

- ・ 2013年設置
- ・ 北極圏の油濁汚染防止のための行動計画、その他の取組み促進
- ・ 「北極海域における石油開発活動及び海上活動からの油濁汚染防止に関する協力のための枠組み計画」策定
- ・ 2015年の閣僚会議にて署名

＜海上活動からの油濁汚染防止対策＞

- ・ 海上交通の監視と管理強化
- ・ 海上の諸業務の向上

3. 北極評議会 (Arctic Council)

(2) タスクフォース (Task Force)

【北極海域の油濁汚染防止に関するタスクフォース】

<海上活動からの油濁汚染防止対策>

- ① 海上交通の監視と管理強化
 - a) 遠隔及び航空監視
 - b) 海上の危険評価に関する協力
- ② 海上の諸業務の向上
 - a) 海図
 - b) 気象、海象予報の向上
 - c) 油濁に繋がる海上事故回避
 - d) 海氷中の航行
 - e) 砕氷及び海氷管理

4. 北極地域水路委員会 (Arctic Regional Hydrographic Commission)

・ 2010年 国際水路機関 (IHO) の地域委員会として創設

・ 加盟国

カナダ、デンマーク、ノルウェー、ロシア、米国

・ 2011年より4回の会合実施

- 技術協力
- 必要とされる水路情報の特定
- 水路調査、研究や技術向上に関する意見交換 など

・ 第4回会合及び臨時会合 (2014年)

【第4回会合】

- 準加盟国の承認 (アイスランド、フィンランド)

【特別会合】 (第5回臨時水路会議に併せ実施)

- 2018年までの戦略的計画に関する議論
- IHO-EUネットワーク作業部会への参加可能性

4. おわりに

- ・海運による北極海域の安全な利用のための課題
- ・欧州、北極評議会、地域水路委員会などの検討、取組み
- ・他の国際機関、域外の関係国、組織の参加
- ・貢献可能な分野の検討、実現

ご清聴

誠に有難うございました。



フィンランドにおける船舶動静把握の現状について

平成27年度第2回 海事の国際的動向に関する調査研究委員会
(2016.2.18)

日本海難防止協会 企画国際部 国際室



船舶動静把握に関する国際的動向について

フィンランドにおける船舶動静把握の現状: 実施機関

フィンランド運輸庁 (Finnish Transport Agency, Ministry of Transport and Communications)
(2010年の省庁内再編により、海事局 (Finnish Maritime Administration) が分割・新設された機関)

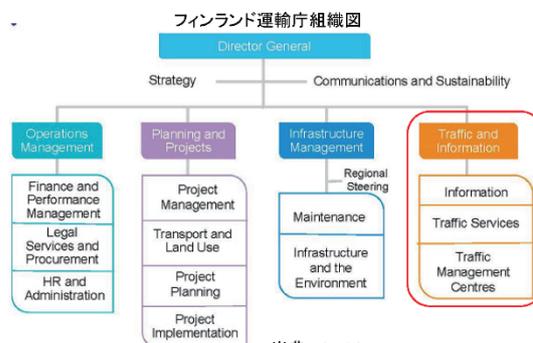
所掌事項 (船舶交通関連)

○情報業務

○交通管理業務

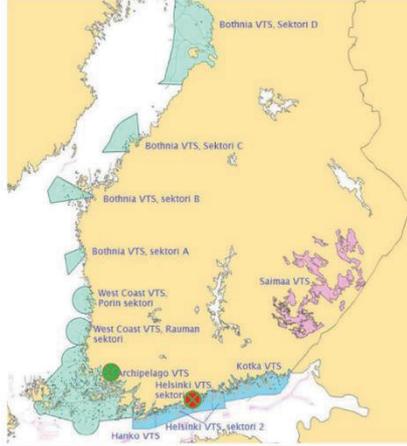
VTS (情報提供・通航管制) ユニット

VTS, AIS局管理運用
無線通信業務 (GMDSS 海岸局運用)
フィンランド湾強制船舶位通報制度 (GOFREP)
砕氷船運航管理



船舶動静把握に関する国際的動向について

フィンランドにおける船舶動静把握の現状: VTS (船舶通航管制業務)



- フィンランド湾船舶通航業務センター (GOFVTC)
任務: VTS (Hanko, Helsinki, Kotka) の統括と GOFREP 運用
- 西フィンランド船舶通航業務センター (Western Finland VTC)
任務: VTS (Bothnia, West Coast, Archipelago, Aland) 統括



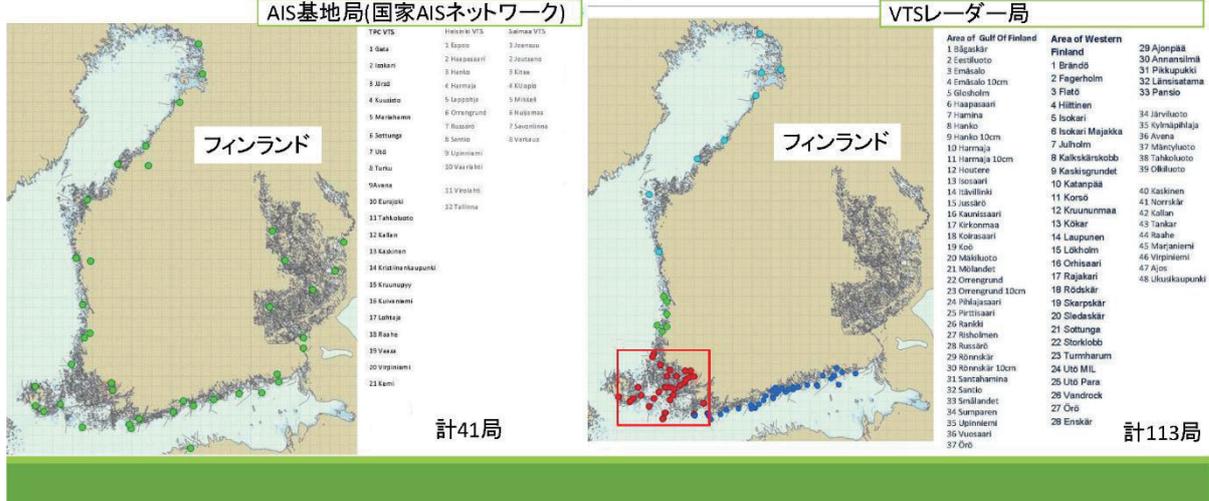
Western Finland VTC



Archipelago VTS

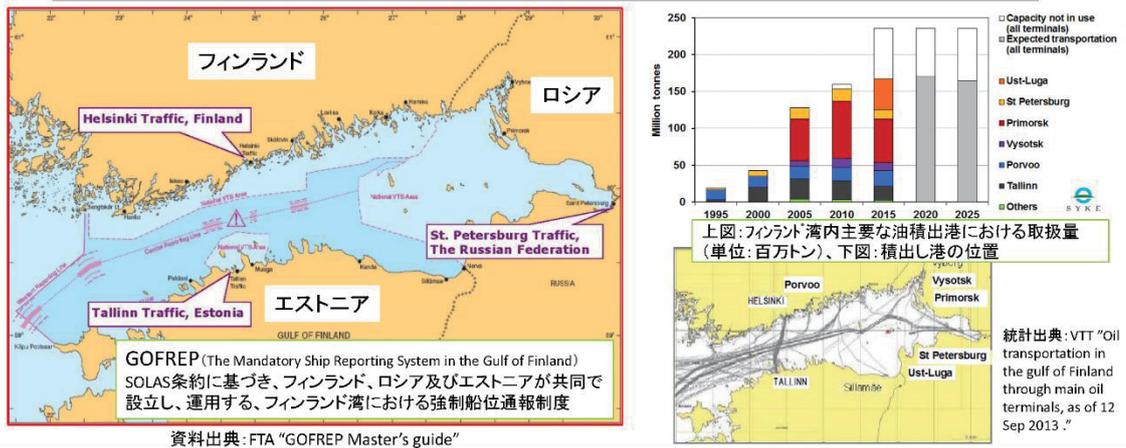
船舶動静把握に関する国際的動向について

フィンランドにおける船舶動静把握の現状: 局配置図



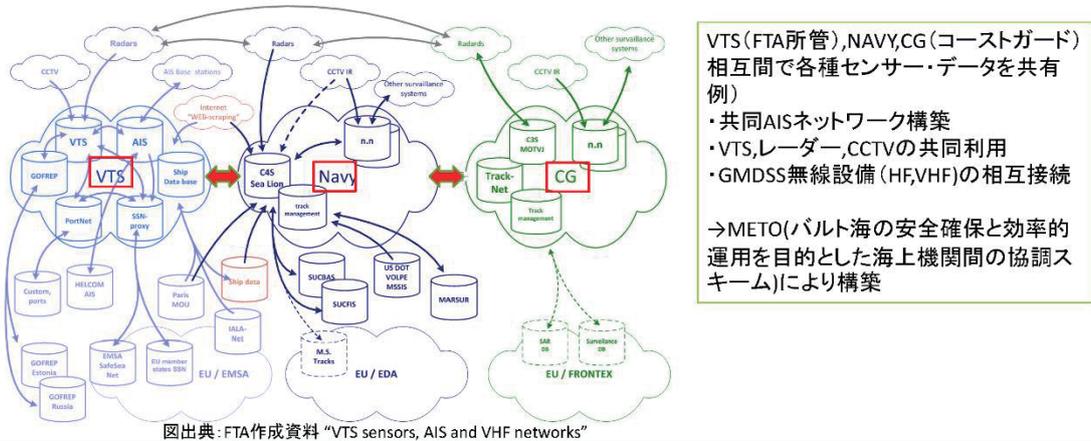
船舶動静把握に関する国際的動向について

フィンランドにおける船舶動静把握の現状：フィンランド湾強制船位通報制度 (GOFREP)



船舶動静把握に関する国際的動向について

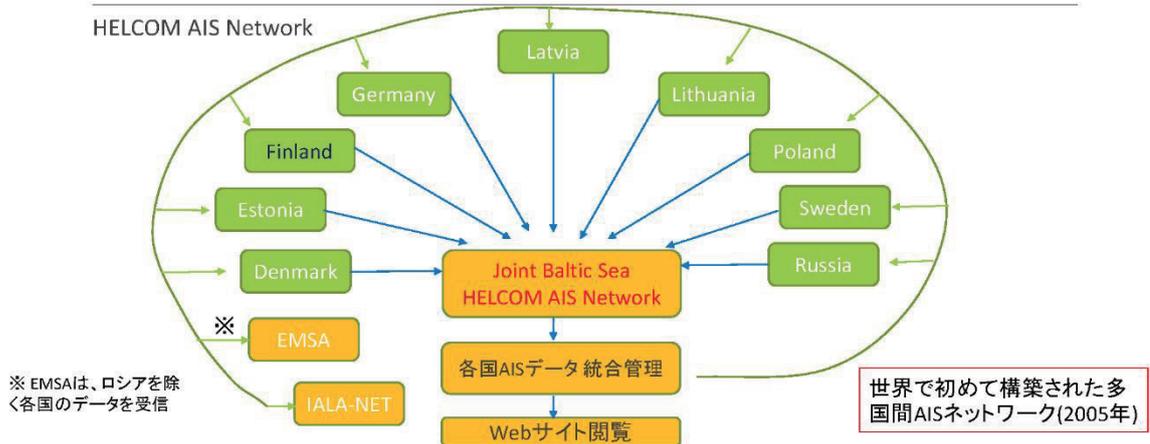
フィンランドにおける船舶動静把握の現状：関係機関間でのデータ共有



船舶動静把握に関する国際的動向について

フィンランドにおける船舶動静把握の現状：バルト海沿岸国内のAIS情報統合・共有

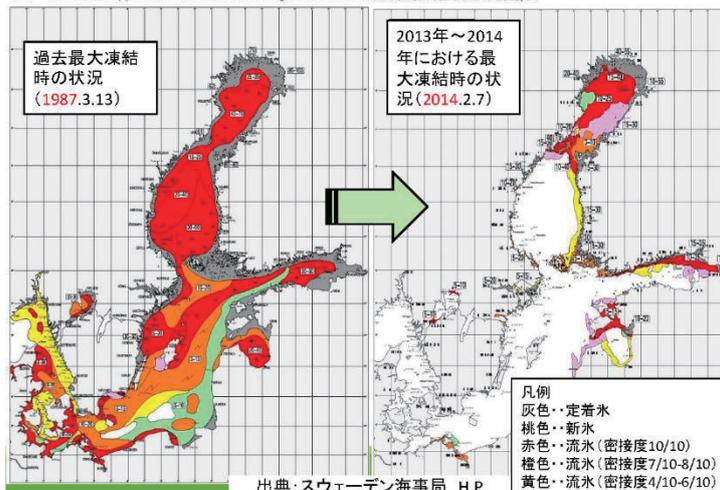
HELCOM AIS Network



船舶動静把握に関する国際的動向について

フィンランドにおける船舶動静把握の現状：バルト海における砕氷船の効率的運航管理

1987 - den största uppmätta maximala isutbredningen, 394 000 km² - MAXIMUM ICE EXTENT 2013/14



砕氷船運用決定支援システム (IBNexT) [試験運用中]

- ・フィンランド、スウェーデン及びエストニアが共同で運用
- ・地図ベースで砕氷船位置や海水をリアルタイム表示
- ・砕氷船運航調整機関、砕氷船運航会社、気象機関がアクセス可能



出典：フィンランド運輸庁 H.P

船舶動静把握に関する国際的動向について

フィンランドにおける船舶動静把握の現状: 新たな取り組み

○ENSI (Enhanced Navigation Support Information) [2012～試験運用中]

事故及び環境被害の防止を目的とした船陸間航行支援業務

船舶はECDIS上の航海計画をインターネット回線経由でVTSへ送信

船舶へは気象・海象状況や海上警報等のリアルタイム情報を提供

○Intelligent Fairway Concept [開発中]

フィンランド湾における効率的な船舶通航実現のためのシステム

スマートブイのセンサーで観測した波高、潮流等のデータを陸上へ伝送

収集データにより気象海象予報、最適航路の選択、貨物積載等に活用

→いずれも高速通信網構築が課題(現在は3G 将来的にはWiFi化を目指す)



衛星 AIS に関する国際的動向について

(公社) 日本海難防止協会企画国際部国際室長

野 澤 善 忠

はじめに

当国際室では、船舶の航行安全や海洋状況の把握に資するものとして「船舶動静把握」に着目し、遡ること10年以上も前から、諸外国における導入状況などを中心とした国際的動向を調査してきた。

船舶動静把握は、その目的から「船舶の事故防止等、航行安全を目的とした動静の把握、すなわち” Safety”」と、「不審船の探知等、治安の確保を目的とした動静の把握、すなわち” Security”」に大別できると考える。実際には、海賊船を衛星で探知し、予め通航船舶にその情報を提供することで、当該船舶の航行安全に資する、というような” Safety”と” Security”の両方を兼ねる場合もあるかもしれないが、Safety と Security という目的の違いこそあれ、使用するシステムは基本的には同じである。

具体的なシステムとしては、船舶自動識別装置 (AIS) やレーダー、無線電話といった、地上から発する電波によって把握する地上系通信と、宇宙からの観測、つまり衛星系通信によるものとして、LRIT (長距離船舶識別追跡システム) や衛星 AIS、更に衛星合成開口レーダー (SAR: 人工衛星からマイクロ波をターゲットに当て、その反射波を解析し画像化するものであり、天候に左右されず、また、昼夜を問わず観測可能な点が最大のメリット。その特性から、対象物までの距離に関係なく、一度に広域 (数十～数百 km の観測幅) のエリアを撮像可能。) や光学衛星 (高解像度が特徴。赤外線撮影機能を兼ね備えたものが多い。) のような地球観測衛星が挙げられる。これらの用途や特徴等については、2011, 2013 年度の本調査研究事業報告書において概説しており、本稿での詳細説明は割愛する。

近年では衛星利用による船舶動静把握技術の進展が目覚しく、そのため、ここ数年間は衛星利用による船舶動静把握に焦点を当て、諸外国の動静について調査してきた。

そのような中、注目すべき運用方法として、沿岸/衛星で受信した AIS データと合成開口レーダー衛星画像を重ね合わせ、海洋監視 (特に油排出船や不審船の探知) に用いる技術は、すでに欧州や北米で確立し実用に供されている。沿岸付近であれば、AIS 以外にもレーダーや無線、あるいは巡視船艇という「探知の目」が期待できるが、地上からの電波が届かない、はるか洋上における船舶動静把握を考えた場合、その船舶を特定するには、衛星 AIS が鍵であることを、調査の過程において強く認識したところである。

一方で、衛星ゆえに情報入手時間の遅延などデメリットも存在していたが、今、衛星 AIS を取り巻く状況が大きく変わろうとしている。本稿においては、欧州を中心としたその動向を調査し、とりまとめることとする。

1 AISの有効性

船舶自動識別システム（AIS=Automatic Identification System）とは、今更述べるまでもないが、地上のVHF帯の無線を使用して、船舶相互間および船舶—海岸局間で船名・位置・進路・速度・目的地などの運航情報を自動で交信するM2M（Machine to Machine）通信システムである。

AISは、当初、船舶同士の衝突防止を目的として開発され、画面上での確認のみならず、AISによって得られる相手船の船名をVHF無線等で呼び出し、直接交信することにより、お互いの動き、意図を知ることができる非常に有用な装置であるが、近年、その用途が大きく変わってきている。船名等、「船舶固有の情報が得られる」＝「船舶を識別できる」ことが、AISが持つ唯一無二の特性である。これにより、船舶のみならず船舶に関する情報を取り扱う関連機関までもが、対象とする船舶の所在を把握でき、または、その船舶が不審かどうか判断するという「船舶動静把握」が可能となる。

AISは通信用に、161.975MHz、162.025MHzという2つのVHF帯周波数を使用している。

そのVHF帯電波を使用しているが故に、電波の到達範囲が見通し距離内に限られる。数値的にはおよそ40海里（74km）であり、AISによる通航船の通航状況把握は必然的に沿岸付近に限られ、沖合の船舶からの送信電波を海岸局で受信できない。VHF帯電波は直進性を有しており、地球が丸く、水平線の先の沖合を見通せないため水平方向には見通し範囲内にしか届かないが、垂直方向には電離層（高さ100km前後）を突き抜け、ドプラ効果による信号の劣化や、メッセージの衝突といった問題はあるものの、高度数百kmを周回する衛星に受信される。このため、AIS受信衛星が洋上の上空にあれば広域な海域における船舶のAIS信号を収集できる。この特性に注目し、2006年以降、米国・カナダ・ノルウェーなどが沿岸警備や海洋監視を目的としてAIS信号受信装置を搭載した小型衛星を次々に打ち上げ、同様に沿岸AISシステムの進化を促してきた。

2012年以降は、米国の衛星通信事業者であるオブコム社やカナダのイグザクトアース社がAIS受信機を搭載した低軌道周回型の通信衛星を次々と打ち上げ、世界的なマーケットを展開し、商業衛星通信ビジネスとして、各国の政府機関や船舶保険会社などにAIS情報を配信するサービスが開始された。

こうした諸外国における衛星AISに関する取り組みについては、次項で紹介する。

我が国においても、2012年5月に、（独）宇宙航空研究開発機構（JAXA）が我が国初のAIS実験・実証機器「SPAISE」（SPace-based AIS Experiment）を搭載した小型衛星「SDS-4」を、水循環変動観測衛星「しずく」とともに打ち上げた。この衛星は極軌道を周回し、1日でほぼ地球全体の海域の船舶情報を収集し、JAXAの地上局に送信するというものであり、信号受信状況は良好で優れた成果を残した。この実績を元に2014年には、衛星AIS搭載衛星の実験第2弾（SPAISE2）となる、SAR衛星ALOS-II（だいち2号）が打ち上げられた。SPAISE2の主目的は「SAR画像とAIS情報の統合運用」であり、これにより我が国でもSAR+衛星AISによる船舶動静把握の技術が確立されたのである。

2 衛星 AIS 利用の各国等における取り組み

(1) EMSA

EMSA（欧州海上保安機関）は欧州域内の共通の船舶通航監視体制と、情報システムの構築を掲げた EU 指令により 2002 年に設立された組織であり、EC 及び EU 加盟国に対し、海上安全、船舶からの油排出、油及びガス施設及び海上セキュリティに関する法律の施行及び策定のため、技術面、運用面での支援を行う EU の専門機関である。

業務の核となるシステムについては、上記 EU 指令を受けて構築した SSN（SafeSeaNet：AIS を主体とした EU 域内の船舶動静監視システム）や、CSN（CleanSeaNet：SAR 衛星を用いた海洋汚染監視システム）、LRIT（Long Range Identification and Tracking：船舶長距離識別追跡システム）及び THETIS（The inspection regime system：EU 域内での PSC 業務の円滑な実施のためのシステム）の 4 つがある。

このうち SSN ではリアルタイム情報が求められることから、沿岸 AIS 信号を用いており、CSN では SAR 衛星で探知した船舶の識別のため沿岸 AIS に加え衛星 AIS 信号も用いている。

EMSA は現在、衛星 AIS 信号の有効性について、SSN のようなプログラムのカバレッジ及び効率性を大きく増加させる可能性があるとして validation（検証）を行っている。これにより、衛星 AIS により常にリアルタイムに近い信号を入手可能となれば、欧州周辺の広大な海域において、衛星利用による船舶の類別と識別が可能となり、迅速性を有する船舶識別体制の構築が実現すると思われる。

2013 年に EMSA は上記 4 システムの統合を完了し、IMDatE（Integrated Maritime Data Environment：統合海洋データ環境）として運用を始め、さらに、2015 年からは Integrated Maritime Services（統合海洋データ提供サービス）を開始している。

このシステムは、IMDatE のほか船舶動静に関する各種データ（VMS（漁船動静情報）や VTS レーダー等各国からの提供データ）を EMSA が統合し、利用国（EU・EFTA 加盟国）は PC 端末の画面上で必要な情報だけをカスタマイズして確認でき、利便性と業務効率性が格段に高まったとしている。システムは次の 7 つを主たる運用業務としており、いずれも衛星 AIS をデータリソースの一つとしている。

① 船舶動静監視（Traffic Monitoring）

アクセス権を有する EU 及び EFTA 加盟国が、船舶の動静情報（沿岸 AIS、衛星 AIS、LRIT、VMS（漁船の位置情報）や、各国の提供する船舶位置データ（沿岸レーダー、巡視船艇やプレジャーボートからの情報）を統合した船舶動静に関する情報を広く活用するためのサービスである。

本サービスは、気象・海象データを含むよう開発が進められており、同様に数種類の挙動自動検出アルゴリズム（Automated behavior algorithms）により、利用者が定義したポリシーに応じ、異なる監視を目的とした設定が可能となっている。こ

れにより統合されたデータは各国のシステムに直接的に流し込むことができ、使いやすいグラフィカルインターフェイスで表され、さらに、携帯デバイスでも間もなく配信される予定とのことである。

② 捜索救助 (Search and Rescue)

EU加盟国に提供する先進の SAR サービスで、“Enhanced SAR SURPIC” (Search and Rescue Surface Picture) と名付けられ、海上捜索救助業務に従事する機関が使用できる。提供できる情報は、世界中のいかなる場所にある船舶の概観写真であり、遭難船舶の付近にある船舶は救助対応について連絡要請を受ける。

このシステムは衛星 AIS 及び LRIT を含むあらゆる利用可能なソースから船舶の位置情報を統合する。また、VMS による漁船の位置情報も含む。このような非常に膨大なデータを、遭難船舶・船員の救助のため、例え離れた海域でも、一つのツールで利用可能にしたことは初めてのことである。

③ 汚染監視 (Pollution Monitoring)

船舶通報情報 (AIS, LRIT, VMS) のほか、沿岸レーダーなどの各国提供情報、さらに衛星画像 (CSN サービスからの SAR、光学レーダー) を結合可能であること提供し各国の汚染監視をサポートする。加盟国の所管官庁は、油排出対応勢力の所在も確認でき、油除去活動の手順の確認とフィードバックの支援ができる。

④ 海上国境監視 (Maritime Border Control)

越境犯罪の防止及び移民の生命の保護のための各国の情報共有システムである欧州国境監視システム (EUROSUR) による、欧州対外国境管理協力庁 (FRONTEX) の業務への支援を構築する運用サービスである。

不審挙動船舶の自動検出とリアルタイム船舶位置情報の交換をするためのシステム間のインターフェイスを有している。船舶の情報は、沿岸 AIS と衛星 AIS の両方と、その他の利用可能な位置特定データから構築され、また、船舶の探知に用いられる合成開口レーダー及び光学衛星と相関付けられる。

⑤ 海賊対策 (Anti-Piracy)

ソマリア沖～インド洋にかけて活動する EU-NAVFOR に、衛星 AIS や LRIT など広範囲に渡る船舶位置情報を統合し、相関付けた情報として提供される。

これには例えば、商船の海賊リスク分析 (profile) も付加でき、さらにオンデマンドで、SAR 及び光学の両衛星情報が、相関付けができない (不審な) 船舶を探知するために提供される。

⑥ 漁業監視 (Fisheries Monitoring)

地中海、北及び東大西洋、北海水域における漁船活動の共同配置計画業務 (JDP) を調整する EFCA (欧州漁業管理機関) をサポートするもので、リアルタイムの海洋状況写真、VMS と沿岸 AIS、衛星 AIS、LRIT を目視状況と合わせて統合し、相関付けをする。同様に、共通の漁船登録簿も構築する。このサービスは船舶の挙動分析・

リスク評価及び法令不遵守船舶の類別ツールを提供する。

⑦ 違法薬物取引 (Anti-drug trafficking operations)

リスボンに基地を置く、海上分析活動センターNarcotics(MOAC-N)は、7か国(フランス、アイルランド、イタリア、スペイン、オランダ、ポルトガル及び英国)のEU加盟国主導による取り組みである。主な活動としては、ECから資金援助を受け海上及び航空での違法薬物取引を撲滅する多国間協力フォーラムを提供する。また、このシステムにより、大西洋及び地中海で活動する不審船を監視し追跡するための統合された船舶情報をMAOC(N)が利用できる統合データサービスを提供する。

(2) ESA

ESA(欧州宇宙庁)は独立したEUの中央政府組織であり、宇宙政策においてEUと密接な関係を有しているがEUの専門機関ではない。基本的に技術開発を担当しており、欧州の衛星測位システムであるガリレオや、地球観測ミッションであるコペルニクスなど、衛星に関する大規模プロジェクトの開発から運用まで大きな役割を担っている。

EU内での衛星AISデータ配信に関して、相互間の合意に基づき、ESAがEMSAへ民間プロバイダから購入した衛星AISデータを無償提供しており、2015年11月に一旦は提供期間が終了したが、2016.8.31まで延長されている。EMSAは前述の統合海洋データサービスを介してこの情報を加盟国等に提供している。

ESAはEMSAと共同で、SAT-AISイニシアティブなる、衛星AISをベースとした船舶識別追跡システム構築に向けて以下のフェーズに沿って開発を行っている。

2011-2013(フェーズ1) 受信機、アンテナ及び信号処理技術の開発

2013-2019(フェーズ2) 次世代超小型衛星の製造、打ち上げ及びデータ処理センター(DPC)の設置(衛星AIS信号と付随情報の収集配信)

SAT-AISは次の3つのARTES(Advanced Research in Telecommunications Systems:電気通信システムにおける先進の研究)プログラム構成案件によって開発される。

- ・ARTES 5 - アンテナ小型化、受信機開発を含む画像処理前の動作に特化した技術
- ・ARTES 20 - SSNサービスへの全てのデータ統合のためのEMSAとの密接な協力及び協賛資本による”Space node”としてのデータ処理センターの実施及び承認
- ・ARTES 21 phase 1 - システムデザイン operational demonstration mission (ODEM)
phase 2 - SAT-AIS マイクロ衛星及びペイロード、及び革新的なSAT-AISアプリケーション及びサービスの実施と詳細なデザイン

SAT-AISイニシアティブのフェーズ1(2011-2013)における達成状況としては、技術面において「ESAが特許権を付与した先進アルゴリズム」「受信機とアルゴリズム開発」「アンテナ小型化」「SAT-AISテストベッド(試験台)の開発」まで進んでいるとのことである。

ARTES プログラムは、研究開発の投資を成功した商用製品に変えるものであり、民間ベースを基本とし、参加加盟国の公的機関との継続的な協力により成り立っている。

SAT-AIS イニシアティブにおいては、”microsatellites” と呼ばれるマイクロ衛星のコンステレーションが計画されている。徹底したコスト削減を目指すこのプロジェクトは E-SAIL と呼ばれており、ルクセンブルグの LUXspace 社が最初の民間事業者となり、技術開発にあたっている。並行して、ESA はノルウェーの NOPSAT-1 ミッション用の SAT-AIS ペイロードの開発にあたっている。これは、上述の SAT-AIS ミッションの核の一つとなる、高機能受信機の開発であり、ノルウェーのコングスブルグ社が、今までにない SAT-AIS 受信機 (NAIS) についての技術的なシステム要求、開発、製造、部品、テスト及び品質確保等を担っている。NORSAT-1 には ARTES プロジェクトによって開発された 2 個の高機能 NAIS が搭載され、海上のどこであっても、船舶の識別及び追跡が衛星 AIS のデメリットを克服し、改善されることを目指し実験が行われる。

(3) EU/ESA 加盟国

①ノルウェー

衛星利用に関してノルウェーは、極軌道衛星が頻繁に自国海域上空を通過するという高緯度地方ならではの地理的優位性を活かし、地上受信装置（衛星地球局）の整備も積極的に進め、衛星利用による充実した船舶動静把握体制を構築している。

その代表が政府主導による衛星 AIS 受信体制の構築であり、ノルウェー AISSat ミッションと名付けられたその政策において、2010 年に 1 号機 (AISSat-1)、2014 年に 2 号機 (AISSat-2) という、同型 (20cm 四方 重さ 6kg) のナノ (超小型) 衛星を打ち上げ、世界で唯一、政府保有の AIS 受信衛星でコンステレーション (編隊) を構築している国となっている。これら 2 機と同型の 3 号機 (AISSat-3) を 2016 年度初旬に打ち上げ予定としていたが、VDES (VHF データリンク) の実験を数ある目的の一つとした、(2) で紹介した NORSAT-1 の打ち上げが前倒しになり、報道によれば 2016 年 4 月末の打ち上げに向けて調整中とのことである。

②デンマーク

デンマーク海事局と AALBORG 大学の共同による AIS 受信衛星開発ミッションとして、2013 年 2 月に AAUSAT3 号を打ち上げた。当初は単なる実験であったが、安定した運用状態を保っており、ESA 出資により、AAUSAT4, AAUSAT5 を打ち上げる予定となっている。

現在、AAUSAT3 は専らデンマーク管轄海域内 (グリーンランド含む) における船舶の航行安全確保を目的として、デンマーク海事局へデータ配信されている。

(4) 衛星事業者

① イグザクトアース社 (exactEarth : カナダ)

衛星 AIS のデータ提供と技術開発が主体のイグザクトアース社は、これまで 9 機の

AIS 受信衛星を打ち上げ、現在は8機体制で全世界に衛星 AIS データを配信している。同社は 2016 年中にスペインが国家地球観測プロジェクトとして打ち上げる PAZ 衛星に AIS 受信機（クラス A, B 共受信可能）を搭載し、さらに、2017 年までに打ち上げ予定のイリジウム通信衛星（M2M）58 機にも同様に AIS 受信機を搭載することとしている。これにより 59 機が加わり、2018 年には 67 機の運用体制となり、世界中のいかなる場所においても、利用者のリクエストから 1 分以内に船舶位置の探知と提供が可能となるとしている。これが実現すれば、衛星 AIS データの存在意義は格段に大きくなると思われる。

さらにイグザクトアース社は、全船舶のうち大半を占める漁船等小型船舶の動静把握に関しても、船上機器開発メーカーの SRT 社（本社：英国）と技術提携し、小型軽量で安価な AIS クラス B 送信機と衛星側の受信アルゴリズムを開発し、当該送信機を搭載していれば、洋上のいかなる場所にあっても衛星により探知できるとしている。

② オブコム社（ORBCOMM：米国）

衛星通信事業を主体としており、30 機の低軌道周回の通信衛星を利用して双方向のデータ通信を低コストで提供すると共に、AIS 受信機能を備えた通信衛星も 7 機打ち上げており、それらによる衛星通信サービスを展開している。

同社は 2015 年 12 月、AIS 受信機能を備えた次世代通信衛星 11 基（M2M）の打ち上げに成功して計 18 機体制（2016 年 3 月までに本格運用開始予定）となった。データ配信時間は緯度によって変わるが、最長で 20 分、最短で 1 分で可能であり、現時点において世界で最も頻度の高い衛星 AIS データを配信可能な事業者である。

③ その他

- ・ラクスペース社（LUXspace：ルクセンブルグ）

AIS 受信専用衛星 2 機（Vesselsat-1, 2）を打ち上げ済みであり、ESA との間で更に 2 機の衛星建造の契約を締結し、これらは 2018, 2019 年の打ち上げを予定している。

- ・スピアー社（Spire：アメリカ）

AIS を含むマルチセンサーの小型衛星を 2017 年迄に 100 基打ち上げを計画している。低コストによる大量の衛星打ち上げにより、5 分間隔のデータ更新という新たな付加価値創造を目指し、既存の衛星 AIS プロバイダとの差別化を図るとしている。

3 我が国における動き

我が国における AIS 受信衛星の打ち上げについては冒頭で触れたが、改めて、衛星利用による船舶動静把握に関する我が国の動きを政策面と技術面から確認してみる。

まず、政策面として、平成 19 年に制定された海洋基本法は、海洋に関する基本理念を定めたものであり、続いて、政府が海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための海洋基本計画が平成 20 年に閣議決定された。この計画は概ね 5 年毎に見直すこととされており、平成 24 年度に第 2 次計画が策定された。

一方の宇宙については、海洋と同様に宇宙基本法が制定され、その後、日本の宇宙政策の指針を定める宇宙基本計画が定められた。この計画については、昨年 1 月に「新宇宙計画」として見直され、今後 10 年（～2024 年）で最大 45 基の衛星を打ち上げるとの大々的な発表がなされている。具体的には、我が国の測位衛星である「準天頂衛星」や政府の「情報収集衛星」などを大幅に増加する計画となっているが、将来に向け、人工衛星を使った船舶の監視や情報収集など、宇宙システムを安保目的により直接的に利用できる体制を整備すべく宇宙関連産業を「官民合わせて 5 兆円規模とする目標」が盛り込まれていることは注目に値する。

この立法の動きを受け、平成 20 年に JAXA が中心となり、海洋基本法の作成に密接に関係した有識者や、関連する研究機関、大学、企業等の有識者により構成される「海洋宇宙連携委員会」を設置された。産官学が一同に介した協議の場となる本委員会においては、その後、「海洋と宇宙連携による海洋ガバナンスの実現」に関する提言書の取り纏め等の成果を残し、次いで「環境・水産」「海運・海洋セーフティ」「海洋エネルギー・海底資源」「海洋セキュリティ」の 4 分野での分科会設置による、具体的な施策についての検討を経て、現在も継続して活発な議論がなされている。

技術面に目を転じると、冒頭で述べたとおり、ALOS-II により我が国における衛星 AIS と合成開口レーダー衛星（SAR）の同時観測はすでに確立している。SAR は、衛星や航空機からマイクロ波を放射してその反射波を計測することで画像を得るレーダーの一種で、悪天候時や夜間にも撮像できる利点があるものの、マイクロ波は可視光よりも波長が長く、高い地上分解能を得るためには非常に大きなアンテナが必要となる。そのうえで、衛星や航空機が飛行する移動距離にわたる反射波を記録して、データ処理を行うことで、等価的に移動距離のサイズのアンテナ受信と同程度の分解能を得ているものであるが、小型化が難しく、開発期間も非常に長い。加えて、開発費も一般的に 100 億円以上と膨大である。一方、光学衛星については、可視光撮影であり、SAR よりもアンテナ自体が小型で済むことから、小型化の技術開発が進み、従来の中・大型衛星で実現してきた超高速データ通信を、重量 64 kg、開発費数億円の超小型衛星で実現可能な社会が到来している。

近年、超小型衛星（重量 50kg 級衛星）であっても 400-600km の衛星高度から、地表の数メートルの物体まで見分けられる高解像度での撮影が可能となっているが、超小型衛星の限られた重量や電力に見合うシステムでは地上へ大量の画像データ伝送を行えないことが制約となっていた。しかしながら、近年の大学や企業による研究開発の結果、超小型衛星のそのような大容量データを地上に高速伝送する通信技術が確立し、これが「超小型衛星による地球観測の実用化」を加速化するものとなっているのである。

一例ではあるが、2014 年 12 月、産学の共同開発による衛星「ほどよし（解像度も価格も”程良い”との意味のネーミング）4 号」から毎秒 348Mbps の速さでデータを送信し、JAXA 宇宙科学研究所の受信設備においてデータの誤りなく受信することに成功している。

これは重量約 2t の地球観測衛星 ALOS-II の約半分にあたる通信速度であり、2015 年 2 月時点では 50 kg 級衛星として世界最高とのことである。

このように我が国の超小型衛星の技術開発力は着実に進歩を遂げており、また、超小型衛星による地球観測は、データ伝送の点では大型衛星の機能に迫ってきたといえる。

4 おわりに

衛星 AIS を主とする船舶動静把握の現状についてここまで述べてきたが、船舶動静把握は個々のセンサーだけでは信頼性が十分でなく、統合して運用することにより、より確実な情報が得られるものである。その点、我が国における地球観測衛星（合成開口レーダー、光学衛星）の技術進展は喜ばしいことである。ただ、そのような衛星利用による画像は高額であり、また、配信まである程度、場合によっては数日間待たなければならない。

観測衛星 (E/O) と対比する形で、本年度の調査においてよく耳にしたのが RPAS（遠隔航空機操縦システム）に関する話題である。いわゆるドローン (UAV) であるが、無線 LAN 電波 (我が国では 2.4GHz と 5GHz) の到達範囲を越え、衛星通信利用によりコントロールし、はるか遠方の洋上において船舶監視等をする技術の確立を目指して欧州では実験が重ねられている。EMSA のある職員曰く、「5 年以内に、E/O に変わって RPAS が海洋監視の主体となるだろう」とのことであり、RPAS が水平線を越え、危険が伴う現場へも飛来し、各種センサーで観測した状況を地上にリアルタイムで伝え、しかも、トータル的には衛星画像よりもコスト安となる、と言われる RPAS 運用が現実のものとなれば、海洋監視を取り巻く状況は一変するかもしれない。しかし、そのような手段が台頭しようとも、確実に対象船舶を「識別」するためには、現時点では AIS しかない。RPAS の潜在的可能性に期待する一方で、欧州 (ESA, EMSA) が衛星 AIS に本腰を入れて取り組み出したのも、そのあたりが理由としてあるのかもしれない。

我が国に視点を戻すと、超小型衛星開発は今や日本の得意分野であると言っても過言ではなく、特に光学衛星に関しては、例えば気象配信サービスで有名な Weathernews が、ベンチャー企業の開発した小型衛星により、北極海航路の需要を見込んで 2016 年の北極海監視衛星打ち上げを発表している。もとより日本は、性能の優れた製品を小型化する技術に優れている。AIS 受信に特化すれば、数十センチ四方のナノ (超小型) 衛星で事足りるのであり、あとは必要性の問題であろう。

繰り返しになるが、我が国において必要な船舶動静把握システムは、衛星 AIS と SAR 衛星の統合を核としたものと考え。海上保安庁等、海上における Safety と Security のいずれをも担う機関が、より迅速・円滑に、さらに効率的そして経済的に、広大な海域において活動するうえで必要であり、そのためには、技術的・政策的に欧米の動向にしっかりと追従していく必要がある。

近い将来、技術的に困難と言われる SAR 衛星の小型化が実現し、我が国独自で衛星 AIS と

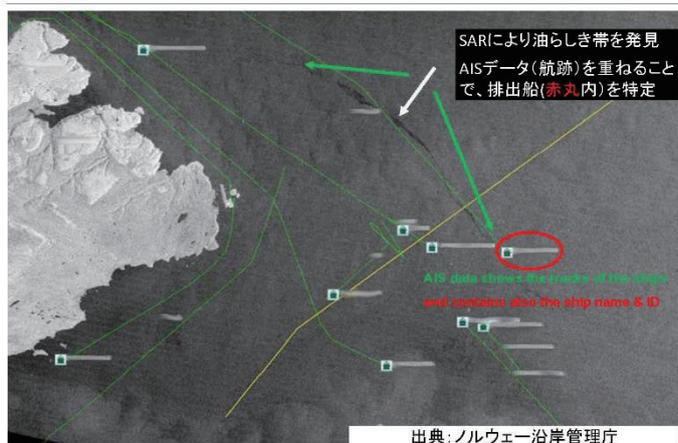
小型の合成開口レーダー衛星を複数機打ち上げ、コンステレーションを組めれば、船舶動
静把握の能力は格段に向上する。そのような日が来ることを祈念して本稿を閉じたい。

衛星AISに関する国際的動向について

平成27年度第2回 海事の国際的動向に関する調査研究委員会(2016.2.18)
 日本海難防止協会 企画国際部 国際室

船舶動静把握に関する国際的動向について

衛星AISを巡る国際的動向・・・欧州における施策



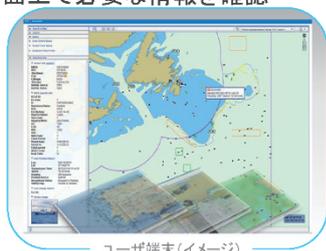
沿岸/衛星で受信したAISデータと合成開口レーダ(SAR)衛星画像を重ね合わせ、海洋監視(特に油排出船や不審船の探知)に用いる技術は、すでに欧州、北米で確立し実用に供されている。欧州では当該画像を証拠として起訴に至った事例あり。

船舶動静把握に関する国際的動向について

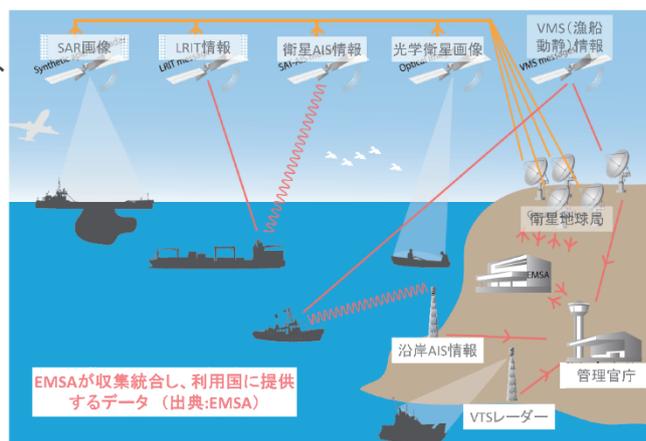
衛星AISを巡る国際的動向: EMSAの取組み

Integrated Maritime Services(2015年～)

船舶動静に関する各種データ(衛星画像、沿岸/衛星AIS, LRIT, VMSのほかVTSLレーダー等各国からの提供データ)をEMSAが統合利用国(EU・EFTA加盟国)はPC端末の画面上で必要な情報を確認



ユーザ端末(イメージ)



船舶動静把握に関する国際的動向について

衛星AISを巡る国際的動向・・・欧州における施策

○SAT-AIS Initiative

ESA(欧州宇宙庁)とEMSA(欧州海上保安機関)共同での、AIS搭載マイクロ衛星のコンステレーションによる船舶識別追跡システム構築 [衛星AIS信号のデメリットを改善し、迅速かつ高品質なデータ提供へ]

- 2011-2013(フェーズ1) 受信装置、アンテナ及び信号処理技術の開発
- 2013-2019(フェーズ2) 次世代超小型衛星の開発、打ち上げ
データ処理センターの設置(衛星AIS信号と付随情報の収集配信)

現在は、ESAがEMSAへ衛星AISデータを無償提供(Global Sat-AIS data feed ~2016.8.31)

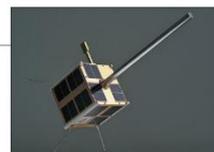
○OPMA-MASE 2015ミッション

JRC(欧州共同研究センター)とEMSAの共同開発による、衛星AISほか各種センサーを統合した船舶監視。アフリカ東岸～インド洋に至る広大な海域での海賊監視プロジェクト

船舶動静把握に関する国際的動向について

衛星AISを巡る国際的動向・・・欧州各国における施策

ノルウェー・・・AISatミッション (AIS受信超小型衛星のコンステレーション)
これまでに2基打ち上げ (AISat-1: 2010.7, AISat-2: 2014.7)
NORSAT-1 (識別・追跡能力向上受信機搭載) 2016.4打上げ予定



AISat-1 出典:ノルウェー宇宙センター

デンマーク・・・Student Satellite Program

デンマーク海事局とAALBORG大学の共同によるAIS受信超小型衛星開発ミッション
2013.2打ち上げ (AAUSAT3) ESA出資により、AAUSAT4,AAUSAT5も打ち上げ予定
管轄海域内(グリーンランド含む)における船舶の航行安全確保が目的
デンマーク海事局へデータ配信

<商用衛星>

LUXspace社(ルクセンブルグ)・・・AIS受信専用衛星2基打ち上げ済み (Vesselsat-1,2)
さらに2基を建造中 (ESA受注。2018, 2019打ち上げ予定)
Spire社(アメリカ)・・・AISを含むマルチセンサーの小型衛星を2017年迄に100基打ち上げを計画

船舶動静把握に関する国際的動向について

衛星AISを巡る国際的動向・・・民間サービスプロバイダ

・exactEarth社(カナダ)

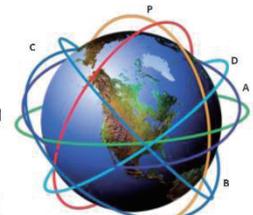
2018年には、世界中で、**1分以内**に船舶位置を探知し利用者に提供
現在8基の周回衛星を運用→2017年までに59基を加え、67基体制に
イリジウム通信衛星58基(VDES対応)にAIS受信機を搭載
AISクラスA,B共に受信可能(独自の信号処理技術(アルゴリズム))
スペインPAZ衛星にAIS受信機を搭載(2016年打ち上げ予定)



図出典:exactEarth社 広報資料

・Orbcomm社(米国)

2015年12月 AIS受信機能を備えた次世代型通信衛星11基の打ち上げ成功
計18基体制に(2016年3月までに本格運用開始予定)
[現時点で世界で最も頻度の高い衛星AISデータ配信が可能な事業者]



図出典:Orbcomm社 H.P

船舶動静把握に関する国際的動向について

AIS誤情報、偽装情報の送信

AISは確固たる信頼性を有していない

○誤情報送信

- ①人的要因……MMSI(海上識別番号)の誤登録、GPS等周辺機器との接続ミス など
- ②技術的要因……装置の自己修復範囲を超えたエラー、外部接続機器からの誤情報入力
…背景には、闇市場(廃棄されたAIS装置の不法転売など)の存在

○偽装情報送信

人的要因……AIS本体への情報未入力/誤情報の故意入力)、周辺機器への細工など

◇解決策

訓練・教育…乗組員(船橋立直者、保守要員)、陸上局運用担当者、販売業者
誤情報・偽装情報の確認(フィルタリング)・周知(放送など)の励行、予防措置の徹底

船舶動静把握に関する国際的動向について

シンガポールにおける取り組み

小型船舶へのAIS(A/B)及びECS(電子チャート)の搭載義務付け

対象:シンガポールの全ての港内艇(動力船)及びプレジャーボート

制度開始時期:2017年1月～(2015.11.15から運用試験開始)

概要:HARTS(Harbor Craft Transponder System:2002年のイエメン港における高速艇自爆テロを受け、港内艇等に対し専用トランスポンダの搭載を義務付け)に変わ、AIS AまたはB送信機及びECS(電子チャート)の装備を義務付け。(HARTSは2016年末で運用終了)

シンガポール海事港湾庁(MPA)は、

AIS(クラスB)送信機及びECS一式の購入・取付及び維持整備(2年間)に係る全ての費用を負担(負担対象は2016.7.1迄に登録される上記対象船舶)



船舶動静把握に関する国際的動向について

我が国における動き

◇政策面◇

海洋基本法(H19)－海洋基本計画(H20→H25新計画)

宇宙基本法(H20)－宇宙基本計画(H21→H27新計画)

我が国の領海、EEZの適切な開発・利用・保全と、そのための海洋活動の安全・安心を保証
→適切な海洋統治のためには宇宙からの視点も重要

→JAXAが中心となり「海洋宇宙連携委員会(産官学の会合)」を開催(H20～)

・現場観測と衛星観測を含む種々の観測データを相互補完する形で一元化・統合化が必要

・水産関係者等エンドユーザーのニーズを反映するユーザグループ会合開催(H25～)

その他、航行安全／セキュリティに関連する各種会合が継続的に開催

◇技術面◇

衛星AISと合成開口レーダー衛星の同時観測はALOS-II(だいち2号)により確立

超小型衛星と最適化されたセンサーの開発活性化(低コストでの短期開発・打上げ)を期待

4 調査研究委員会

第1回委員会議事概要

- ・添付資料1 平成27年度事業実施計画
- ・添付資料2 平成27年度調査研究テーマ

第2回委員会議事概要



平成 27 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）」
第 1 回委員会議事概要

1 開催日時及び場所

日時：平成 27 年 5 月 18 日（月） 14：00～16：15

場所：日本財団ビル 2 階 第 1～4 会議室

2 議題

- (1) 平成 27 年度委員会実施計画（案）の承認
- (2) 平成 27 年度調査テーマ（案）の承認
- (3) IMO 第 2 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会(NCSR2)審議結果
 - ① NCSR2 の結果について（海事局安全政策課）
 - ② 議題 3 航路指定方式及び義務的船位通報制度について（日本海難防止協会）
- (4) IMO 第 95 回海上安全委員会(MSC95)対処方針(案)の検討
 - ① MSC95 議題について（日本海難防止協会）
 - ② 議題 3 義務的要件の改正（IGF コード関係）（海事局安全政策課）
 - ③ 議題 6 旅客船の安全（海事局安全政策課）
 - ④ 議題 4 海事保安強化のための措置（港湾局海岸・防災課危機管理室）
 - ⑤ 議題 7 LRIT データセンターの機能検査及び監査（海上保安庁総務部情報通信課）
 - ⑥ 議題 15 海賊及び船舶に対する武装強盗（海事局外航課）
- (5) 調査研究発表
北極海の安全な利用を巡る国際動向（日海防ロンドン連絡事務所）

3 出席者（敬称略、（ ）書きは代理、[]書きは随行）

(1) 委員

竹本 孝弘、松本 宏之、山本 訓史、吉野 高広、小山 仁明、北里 英昭、
遠藤 雄三、木上 正士、貴家 誠、鴨田 廣志

(2) 関係官庁等

坂本 清一（原田 和典）〔番浦 剛正〕、高野 誠紀、小林 健典（平川 貴光）、
加藤 光一（高垣 裕史）、日原 勝也（中村 謙太郎）〔井上 英介〕、片山 哲三
（菅生 貴繁）、鹿庭 義久（田村 誠）、松本 勝利（倉本 明）〔増田 悠〕、鈴木
史朗（長澤 宏樹）、廣川 隆（小野 純）、栗津 秀哉（御澤 兼三）、長屋 好治（松
山 延人）、七浦 弘幸〔森 直樹〕、野澤 和行（野口 英毅）、伊丹 潔（松田 智
紘）、花村 幸宏（赤木 竜逸）、杉村 佳寿

(3) 事務局

小川 泰治、大内 勝美、大貫 伸、野澤 善忠、中園 智之

4 配布資料

IR15-1-1 平成 27 年度調査研究委員会名簿

IR15-1-2 平成 27 年度委員会実施計画（案）

IR15-1-3 平成 27 年度調査テーマ（案）

●NCSR2 審議結果関連

IR15-1-4-1 NCSR2 審議結果について

IR15-1-4-2 議題 3 航路指定方式及び義務的船位通報制度の審議結果について

●MSC95 対処方針（案）検討関連

IR15-1-5-1 IMO 第 95 回海上安全委員会（MSC95）議題

IR15-1-5-2 議題 3 「IGF コード」について

IR15-1-5-3 議題 6 「旅客船の安全」について

IR15-1-5-4 第 95 回海上安全委員会への共同提案文書の提出について（議題 4）

IR15-1-5-5 議題 7 LRIT データセンターの機能検査及び監査（経費の削減）

IR15-1-5-6 議題 15 「海賊及び船舶に対する武装強盗」

●調査研究発表関連

IR15-1-6 北極海の安全な利用を巡る国際動向

5 開会等

(1) 挨拶

(公社) 日本海難防止協会 常務理事から開会の挨拶があった。

(2) 委員等の紹介

事務局から資料 IR15-1-1 に基づき委員、関係官庁等からの出席者が紹介された。

(3) 委員長の選出

本年度委員会の委員長として東京海洋大学 竹本教授が選出された。以後、竹本委員長により議事が進行された。

6 議事概要

(1) 平成 27 年度委員会実施計画（案）の承認

事務局から資料 IR15-1-2 に基づき、本年度の委員会を IMO の委員会 (MSC95, NCSR3) の会議スケジュールに合わせ、計 2 回開催する旨の説明をし、特段の意見なく承認された。

(2) 平成 27 年度調査研究テーマ（案）

事務局から資料 IR15-1-3 に基づき平成 27 年度調査研究テーマ（案）について説明をし、特段の意見なく承認された。

- (3) IMO 第2回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会(NCSR2)審議結果報告
関係官庁及び事務局より、資料 IR15-1-4-1 及び IR15-1-4-2 に基づき NCSR2 の審議結果報告が行われ、以下のとおり発言があった。
- 「NCSR2 の結果について」関連
委員長)
 - ・ GMDSS 見直しに関し、SOLAS 条約の改正は 2018 年を目指しているのか。海事局安全政策課高垣係長)
 - ・ 現在は各論の検討段階であり、それに続く近代化計画の策定において条約改正に向けた準備としての審議がなされ、条約の改正は 2018 年以降となる予定である。
 - 「議題3 航路指定方式及び義務的船位通報制度について」関連
 - ・ 事務局 (大貫部長)
 - アリューシャン列島地域の 5 つの航行回避海域設定について NCSR2 作業部会において特段の異議なく承認されたとの説明であったが、特に冬場の北米定期航路において、発達した低気圧を避けるためにベーリング海に避難するような際に影響が出ないかどうか、日本船主協会に確認したい。
 - ・ 小山委員
 - 本件提案文書内容について事前に協会内で諮ったが、特に意見は出ていない。
 - ・ 大貫部長
 - 逃げ込むケースの実状について如何。
 - ・ 北里委員
 - 現状として、ユニマック海峡等を、事前に米国側に連絡し通峡している。
- (4) IMO 第95回海上安全委員会(MSC95)対処方針(案)の検討
関係官庁より、資料 IR15-1-5-1~6 に基づき MSC95 の対処方針(案)について説明が行われ、以下のとおり発言があった。
- 「議題3 義務的要件の改正(IGFコード関係)」関連
 - ・ 事務局 (大貫部長)
 - IGF コードに関して、欧州の漁船の一部で LPG 燃料船があると聞いているが、これは IGF コード、SOLAS 条約の適用を受けるのか、それとも漁船ということでトレモリノス条約の適用を受けるのか。
 - ・ 高垣係長
 - 漁船は IGF コードの対象外であるが、何の適用を受けるのかについては把握しておらず、確認してご連絡したい。
 - ・ 委員長
 - 必要な情報については、事務局を通じて連絡願いたい。

事務局注記：本件質問に関し、委員会終了後、国土交通省海事局安全政策課船舶安全基準室 高垣係長（当時）から事務局へ、以下のとおり回答あり。

現在、LPGを燃料とする船舶についての国際的な安全基準はないが、MSC 95で採択予定のIGFコードが当該船舶についての国際的な安全基準となる。

ただし、適用船舶は、SOLAS条約対象船舶（国際条約に従事する全ての旅客船及び総トン数500トン以上の貨物船）の新造船に限られ、漁船は適用外。

また、漁船に関する安全要件を定めたトレモリノス条約においても、ガス燃料船に適用される規定はない。

従って、LPGを燃料とする漁船の安全性については、それに特化した国際的な安全基準がないため、各国主管庁の判断に任されるものと思慮する。

○「議題6 旅客船の安全」関連

・遠藤委員

外航船について、このような安全対策の検討がなされることは重要であると考えますが、内航船には影響が少ない形での対処をお願いしたい。

・高垣係長

本件の担当セクションと情報共有し、国内での影響が少ない形で考慮していくこととしたい。

・遠藤委員

本件のみならず、関連する案件の検討に際しては、密なる連絡をお願いしたい。

○「議題4 海事保安強化のための措置」関連

・松本委員

国内海事保安法制定のガイドライン（ガイダンス）に関しては、途上国等における対応の問題が大きいと思料するところ、我が国においては国際船舶港湾保安法に基づき一定のセキュリティ対策がとられていると承知しているが、個々の港ごとにポートセキュリティの詳細が定められている港湾管理に関する条例等への影響はないものと考えて良いか。

・港湾局海岸・防災課 杉本首席港湾保安管理官

影響するものではないと理解している。

・北里委員

参考情報として、ISPSコードに関する現状について、同コードを盾に取り、着岸中における船員の上陸や食糧調達その他外部との接触を禁止できると一部で理解されているところがある。その場合、当該船舶は沖合にシフトし、通船を手配するなど余計な時間とコストを要することになる。今後、条約改正等でこのような動きが

強制化された場合、一層状況が悪化することを懸念する。

○「議題 15 海賊及び船舶に対する武装強盗」関連

・北里委員

BMP（ベストマネージメントプラクティス）において示しているハイリスクエリアの見直し（縮小）を沿岸国が求めている件について、実務者から言わせると、ペルシャ湾入り口やバブ・エル・マンデブ海峡について、依然として海賊襲撃の蓋然性は高く、実際に現場海域にて襲撃事案を目の当たりにしてきたところであり、そのような実状を認識して頂き、慎重な対応をお願いしたい。

・海事局外航課井上係長

ご指摘の海域における不審な船舶の情報も入手しており、慎重な対応が必要であると認識している。

・小山委員

当該提案の海域については、未だ海賊発生の蓋然性が高いと認識しており、見直しに際しては、リスク評価結果を確認したうえで、対応していきたいと考える。

・委員長

ハイリスクエリアは海運業界が定めたものと思うが、IMO がその内容について審議するという整理になっているのか。

・海事局外航課井上係長

海事業界等が作成した BMP について基本的には IMO が意見を言うものではないと考えるが、一方で、IMO によるソマリア海賊決議において、IMO による BMP の励行等を謳っていることもあり、沿岸国が、まずは IMO に諮ったうえで関連業界に働き掛けていくという思惑があるのではと考える。

(5) 調査研究発表

中園ロンドン研究所長より資料 IR15-1-6 に基づき、「北極海の安全な利用を巡る国際動向について」を表題としたプレゼンテーションによる説明が行われ、以下のとおり発言があった。

・海上保安庁国際・危機管理官付 倉本補佐

現状として我が国関係船舶が北極海航路を通航するケースは少ないものの、海上保安庁としては船舶の航行安全確保の観点から主体的に対応していきたいと考えるところ、本日の説明にあった欧州による取り組み及び北極評議会の枠組みの中で、海上保安に関して活発に議論されているポイント、或いは、海上保安庁として注目していくべきポイントがあれば教示願いたい。

・中園ロンドン研究所長

海上保安分野に関し留意すべき点としては、本日の説明で触れた中で2つ挙げら

れる。1つ目としては、北極評議会が採択された「搜索救助協定」に基づく合同訓練についての情報を把握し対応を検討していくことであり、オブザーバー参加の道を検討することは意義あることではないか。各国の協力体制については既に協定を結んだことにより、動ける状態となっているものの、ロシア沿岸の北極海航路（NSR）の海域を中心として、搜索救助に活用できる施設や、船舶が避難可能な港が十分でないとの問題が指摘されている。これらは当事国により解決されるべき事項ではあるが、我が国としてその進捗に十分留意すべきである。

もう一点として、水路分野においても、北極地域水路委員会の多くの加盟国から域外の IHO 加盟国に対し、同委員会への貢献の期待が示されているところであり、我が国の技術・能力を用いて参画していく道も開かれていると言える。

・倉本補佐

提供頂いた情報については持ち帰り、庁内の関係者と共有し、必要な対処について検討することとしたい。

・事務局（大貫部長）

海上保安庁からの只今の質問に関し、補足させていただきたいが、2010～2014 年の5年間に、220 航海、貨物量にして約 350 万トンが北極海を通航している。ロシア運輸省は北極海航路を利用した貨物輸送量について、2020～2022 年までに年間 6,500 万トンに達するであろうとの大胆な試算結果を発表しているが、今後の貨物輸送量の増大については、条件さえ整えば大幅に増加する可能性は否定できない。

また、日本周辺海域への影響等に関して、前述した 220 航海のうち約半分が日本海に入って来ている。今後、北極海航路利用が大幅に増加した場合、航路利用のピークである夏場において、ボトルネックの部分である宗谷海峡等における交通量が増加する可能性も否定できない。

また、黒物油と呼ばれる持続性油については北極海を通じて運ばれていないが、一方で北欧からは天然ガソリンとも言われている、ガスコンデンセートという、揮発性の高い新しい燃料も入って来ている。これは、天然ガスと一緒に採取される軽質な石油であるが、日本で今までほとんど取り扱われたことのない新しい化石燃料であることから、あらかじめ物性等を十分調査し、事故時の対応方法等を確認しておく必要がある。

以上のように、今後、交通量の増加により日本周辺における船舶交通に変化が生じる可能性がある。

以上

添付資料 1

平成 27 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会 (海上安全)」実施計画

1 目的

海上安全の分野における国際的な動向を調査・研究し、もって官民一体となった我が国対応のあり方の検討に資する事を目的とする。

2 方策

- (1) IMO 関連委員会における審議結果の報告と対処方針の検討
- (2) 調査テーマに基づいた調査の報告と検討
- (3) 調査研究結果の発表

3 日程

平成 27 年

5 月 18 日 〈第一回委員会〉

- ・ 第 2 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会 (NCSR2) 結果報告
- ・ 第 95 回海上安全委員会 (MSC95) 対処方針検討
- ・ その他

6 月 3 日～12 日 第 95 回海上安全委員会 (MSC95)

平成 28 年

2 月中旬 〈第二回委員会〉

- ・ 第 95 回海上安全委員会 (MSC95) 結果報告
- ・ 第 3 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会 (NCSR3) 対処方針検討
- ・ 平成 27 年度事業報告書(案)の承認
- ・ その他

2 月 29 日～3 月 4 日 第 3 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会 (NCSR3) (予定)

4 報告

委員会での検討事項、調査研究結果を報告書 (冊子) としてまとめる。

平成 27 年度調査研究テーマ（案）

以下に掲げる事項を調査テーマとする。なお、IMO における審議状況等、国際的な動向や委員からの要望等に応じ、テーマを追加する。

- 1 海上安全に関する IMO における審議状況
 - (1) 海上安全委員会（MSC）関係
 - (2) 航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NSCR）関係
 - (3) その他

- 2 船舶動静把握に関する動向
 - (1) 小型船舶の動静把握
 - (2) AIS データの利活用
 - (3) 国際会議における審議状況

- 3 欧州における海上安全に関する動向調査

平成 27 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）」
第 2 回委員会議事概要

1 開催日時及び場所

日時：平成 28 年 2 月 18 日（木） 14：00～16：30

場所：日本財団ビル 2 階 第 1～4 会議室

2 議題

- (1) 平成 27 年度第 1 回委員会議事概要（案）の承認
- (2) IMO 第 95 回海上安全委員会(MSC95)審議結果
 - ① MSC95 の審議結果について（海事局安全政策課）
 - ② 海賊及び船舶に対する武装強盗（議題 15）審議結果について（海事局外航課）
- (3) IMO 第 3 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会(NCSR3)対処方針(案)の検討
 - ① NCSR3 議題について（日本海難防止協会）
 - ② 議題 14 GMDSS 各論検討の完了について（海事局安全政策課）
 - ③ 議題 24 捜索救助施設と旅客船との間における捜索救助の協力に関する計画を作成するための指針の改正について（海事局安全政策課）
 - ④ 議題 18 海上で救助された人々の安全確保手法（海保警救部救難課）
 - ⑤ 議題 19,20 コスパス・サーサット関連審議について（海保総務部情報通信課）
- (4) 調査研究発表
船舶動静把握に関する国際的動向について（日本海難防止協会国際室）
- (5) 2015 年度事業報告書の作成について

3 出席者（敬称略、（ ）書きは代理、[]書きは随行）

(1) 委員

竹本 孝弘、松本 宏之、山本 訓史（巢籠 大司）、小山 仁明、森山 和基、
岩瀬 恵一郎、木上 正士（玉井 博史）、貴家 誠、浦野 靖弘（長谷川 幸生）、
鈴木 洋

(2) 関係官庁等

坂本 清一（原田 和典）、浅井 俊隆、金子 栄喜（岡 建典）、磯野 正義
（中村 謙太郎）[井上 英介]、片山 哲三（菅生 貴繁）、鹿庭 義久（田村 誠）、
足立 基成（倉本 明）[小松 大祐]、鈴木 史朗（松吉 慎一郎）、廣川 隆（橘
由祐）、粟津 秀哉（稲葉 健人）[矢通 勝幸]、長屋 好治（松山 延人）、七浦 弘
幸（森 直樹）、服部 真樹（友久 武司）、伊丹 潔（小笠原 啓）

(3) 事務局

小川 泰治、大内 勝美、野澤 善忠

4 配布資料

●第1回委員会議事概要(案)承認関連

IR15-2-1 第1回海事の国際的動向に関する調査研究委員会議事概要(案)

●MSC95 審議結果報告関連

IR15-2-2-1 国際海事機関(IMO)第95回海上安全委員会の結果について

IR15-2-2-2 議題15「海賊及び船舶に対する武装強盗」

●NCSR3 対処方針(案)検討関連

IR15-2-3-1 NCSR3 議題について

IR15-2-3-2 GMDSS 各論検討の完了について

IR15-2-3-3 搜索救助施設と旅客船との間における搜索救助の協力に関する計画を作成するための指針の改正について

IR15-2-3-4 議題18「海上で救助された人々の安全保護措置」について
(海上における大規模遭難者救助活動における手引き)

IR15-2-3-5 議題19・20 コスパス・サーサット関連審議について

●調査研究発表関連

IR15-3 船舶動静把握に関する国際的動向について(スライド抜粋)

●その他関連

IR15-4 2015年度事業報告書 表紙及び目次(案)

5 議事概要

(5) 第1回委員会議事概要(案)承認

委員会資料 IR15-2-1 平成27年度第1回委員会議事概要(案)については、特段の意見なく承認された。

(2) IMO 第95回海上安全委員会(MSC95)審議結果報告

関係官庁及び事務局より、資料 IR15-2-2-1 及び IR15-2-2-2 に基づき MSC95 の審議結果報告が行われ、特段の意見はなかった。

(3) IMO 第3航行安全・無線通信・搜索救助小委員会(NCSR3)

関係官庁より、資料 IR15-2-3-2~5 に基づき NCSR3 の対処方針(案)について説明が行われ、以下のとおり発言があった。

○「議題24 搜索救助施設と旅客船との間における搜索救助の協力に関する計画を作成するための指針の改正について」関連

- ・日本船長協会 森山委員

旅客船が備える「搜索救助活動の協力に関する計画」についてオンラインデータベース化すべきとの提案であるが、どのようなものをイメージしているのか。

- ・海事局安全政策課 岡専門官

各船が備えている計画を一箇所に集めてはどうか、との提案である。計画には船の主要目、当該船舶が航行する海域の救助施設等を記載することになっているが、その内容からして、集めてデータベース化する意味はないのではと史料する。

- ・森山委員

計画とは、例えば衝突等事案発生時における復元性の検討のようなことか。

あるいは、救助施設のリストや救助方法についての指針的なものか。

船会社にはプランがないとの説明であったが、油濁法の関係の規程や、衝突時における関係機関の連絡先など、連絡に関するガイダンスはある。

- ・岡専門官

計画は各船の船上備え置きになっているが、一度検査を行うと、後はそのままでも更新がなされていないといった問題点がある。そのため、データベースとして集めて適正に更新しようというものである。

○「議題 14 GMDSS 各論検討の完了」関連

- ・竹本委員長

NAVDAT とは具体的にどのようなものなのか。

- ・岡専門官

詳細な要件等は決まっていないが、アナログのものをデジタル化し、それに伴いデータ伝送容量が非常に大きくなる。当初の情報では、MSI（海上安全情報）の配信時に緯度経度のみのところを、海図など視覚的にわかる情報を添付することも可能と言われていた。しかしながら、具体的に機能として何を持たせれば効果的かまでは議論が進んでいない。

- ・竹本委員長

現行の NAVTEX 受信機であれば、箱型の装置があつて情報を印字し繰り出す、あるいはデジタル表示のものもあるが、NAVDAT についても、そのような装置をつけるものになるのか。

- ・岡専門官

そのとおり、NAVDAT にもディスプレイがあり、聞いたところ、フランスの機器メーカーが同装置を開発したとのことで IMO での議論になったようである。検討の場において NAVTEX より機能を向上させたものとするには大筋合意であるが、具体的にどのような機能を持たせるかが決まっていない。

- ・森山委員

NAVDAT でビジュアル的な情報が付加できるとのことだが、ECDIS の S100 に情報を重畳できるのか、あるいは全く関連性のない物として捉えるのか。

- ・岡専門官

S100 は e-navigation に関係する非義務のもので、NAVDAT は GMDSS 機器であり、義務的機器として議論が進んでおり、別物である。

- ・竹本委員長

GMDSS 対応のものとして NAVDAT は必ず装備するが、そこから出力される情報を ECDIS 上で見ることは可能になるのか。

- ・岡専門官

その点は混線しており、NAVTEX で受信した情報をデータ変換し ECDIS 上で見ることが技術的に可能なのでは、という議論が e-navigation の中で出ているが、これとは別のものとして、NAVDAT という装置を付けるというものである。

問題の所在は NAVDAT で何がしたいか、というところにあり、議論が煮詰まっていない。

- ・航海訓練所 巢籠委員

NAVDAT の通達距離について、国内メーカーの計算によれば 300 海里よりも大幅に低下することだが、今の NAVTEX のカバレッジの範囲をそのまま NAVDAT に移行するのは難しいとして、国内メーカーが抱える問題がかなりシビアに思えるが。

- ・岡専門官

NAVTEX の到達距離について、現状では IMO において 250~400 海里、我が国で 300 海里と基準で定めている。一方の NAVDAT は詳しい要件は定まっていないものの、ある国内メーカーが仮定の下に机上計算した値として、非常に到達距離が短く、状況によっては桁が違う数値となったようである。理由としては NAVTEX と NAVDAT とでデータ伝送容量が違い、大量のデータを送るとそれだけ電力を消費し、到達距離も短くなる。データ容量を減らせば、NAVTEX との違いがわからなくなる。我々が考えるところでは、NAVDAT を NAVTEX の後継機にするのであれば、NAVTEX と同じ、またはそれ以上の機能を付与すべきで、通達距離も同じにすべき。海上保安庁によれば、送信アンテナの出力 (5W) を 10 倍の 50W にすれば、それだけ到達距離が延びるか、というところではなく、距離を倍にするならば出力を 100 倍にする必要があるとのことで現実的でない、とのことである。

本件は、メーカーと総務省が中心となり、ITU において今後技術的な検討が行われるものとする。

- ・委員長

GMDSS の対処方針案については「ドラフト」ということであり、今後、NCSR3 に向け、関係機関間での調整をお願いしたい。

○「議題 18 海上で救助された人々の安全保護措置」関連

・日本船主協会 小山委員

参考までに、当協会所属の海運会社の船舶が、地中海においてすでに 200 人以上もの遭難者を救助している。沿岸国の受け入れにおいて、多少の問題もあったが、深刻な状況には至っていない。200 名以上の大量遭難者の救助件数は本件を含め 2 件と聞いており、さらに、救助の要請があるも、救助活動に至らなかった件を含めると、地中海での対応は 2 桁に至る。

このような状況に鑑み、本件は地中海沿岸国だけの問題ではないことを認識のうえ、所要の対応をお願いしたい。

・委員長

日本の管理船舶にはガイドラインは全て搭載されているのか。

・小山委員

海運会社には ICS（国際海運会議所）から回付されたものを提供しており、これをベースに各社がそれぞれの運航状態に合わせ、独自にガイドライン的なものを作成している。

(4) 調査研究発表

野澤国際室長より資料 IR15-3 に基づき、「船舶動静把握に関する国際的動向について」を表題としたプレゼンテーションによる説明が行われ、以下のとおり発言があった。

・海上保安大学校 松本委員

フィンランドの VTS について、管制という用語が出たが、国内法の体系についてどのようなになっているか。また、フィンランドと対岸のエストニアとの間に国際的な枠組みがあるかどうか、わかればご説明をお願いしたい。

・日本海難防止協会 野澤室長

VTS に関する国内法体系については、調べてお答えする。ただ、VTS 設置に関しては、EU の出す Directive、これは拘束力のある規則や指令、拘束力のない勧告・意見等、段階に応じたものがあるが、これを受けて制度化されていると思う。いずれにせよ、根拠を調べ、後ほどお答えさせて頂きたい。

領海の幅員については、エストニアとの間に中間線を引き、その手前 3 海里までを領海として定めている。

事務局注記：本件に関し、2月22日、事務局から松本委員へ以下概要のとおり回答した。
なお、詳細については別添のとおり。

- ・フィンランドにおけるVTS（船舶交通管理業務）の国内法体系について
＜回答＞フィンランドのVTSは国内法及び政令を基に設置・運用
- ・フィンランドーエストニア間における領海の幅員の設定に関する国際的枠組みについて
＜回答＞フィンランド湾におけるフィンランド領海は、エストニアとの合意に基づき中間線の両側3海里（計6海里幅）を国際水域として確保するよう、その手前の海域に設定

・海上保安庁国際・危機管理官付 倉本補佐

欧州において船舶動静把握の海上安全への活用が図られており、今後の展望として、アジア域においても同様な動きが見られるとのことで、引き続いての調査研究をお願いしたい。

フィンランドにおいて運輸庁が船舶通航を所管し、我が国で言う海上保安庁の機能の一部を担っているとのことであるが、資料（P.7）にはコーストガードという組織が別にある旨、記載があり、運輸庁とコーストガードの関係についてお聞きしたい。

・野澤国際室長

フィンランド運輸庁は、陸運・海運の交通管理を所掌しており、航路の維持管理や船舶の通航管制業務、砕氷船の運航管理業務を行うほか、航路標識の不具合や気象海象等に関する航行警報の発出等を行っている。無線通信に関しては、航行安全確保の観点で、VTS局において海上保安通信を行っているが、海上における実働的な海上保安業務は行っていない。いわば我が国の海上保安庁から航行安全部門だけを抽出したような組織であると理解している。

一方、コーストガードは、主要業務である搜索救助や国境警備のほか、環境事案や船舶監視等、海上における事案に広く対応しており、無線通信もそのような業務遂行のため、運用司令センターと船艇において行っているが、取り扱う範囲が海上保安業務全般に及び、この部分では、運輸庁と重複しているといえる。

なお、コーストガードは単独の省庁ではなく、フィンランド国境警備隊を構成する一部局であり、その保有勢力としては、巡視船4隻、うち1隻についてはスライド資料の末尾に写真を掲載しているが、2014年就役の4,000トン型巡視船であり、その他、小型艇約50隻を国境警備隊として保有している。

（5）その他

事務局より、委員会資料IR15-4「2015年度事業報告書 表紙及び目次（案）」の項目について説明が行われ、特段の意見なく了承された。

6 閉会

（公社）日本海難防止協会 常務理事から挨拶があった。

以上

別添

第2回国際動向委員会 松本委員からの質問に対する事務局回答について（詳細）

<質問次項>

- ① フィンランドにおける VTS（船舶交通管理業務）の国内法体系について
- ② フィンランド湾における領海の幅員の設定に関する国際的枠組みについて

<回答>

①フィンランドの VTS については、次の国内法及び政令により規定されている。

・ Vessel Traffic Service Act (623/2005)

船舶交通業務法 2005.10.1 発効

内容

総則 (General provisions)

船舶交通業務 (Vessel traffic services)

VTS 設置 (Establishing a vessel traffic service)

職員の資格・適正 (Personnel qualifications)

(VTS 運用官の実地訓練(OJT)及び同訓練計画は政令 (次項) で示される。)

VTS 担当機関の管轄及び任務

・ Government Decree On Vessel Traffic Service (763/2005)

船舶交通業務に関する政令 2005.10.1 発効

内容

実地訓練(OJT)計画、運用官・監督者等の訓練、語学能力、資格認定等

なお EU 各国は EU 規則(EU Vessel Traffic Monitoring Directive 59/EY/2002)を受け、VTS を設置・運用している。

②フィンランド湾におけるフィンランド領海の幅員は次により設定されている。

○フィンランド湾の領海境界線の修整が行われる手続きを合意形成する記録の交換

Exchange of notes constituting an agreement on the procedure to be followed in the modification of the limits of the territorial waters in the Gulf of Finland (6 April and 4 May 1994)

1994年エストニアがフィンランドに対し、自国領海の幅員を12海里に拡張し、フィンランドが同様に12海里とすれば、フィンランド湾内の国際海峡が極めて狭まることから、自由通航帯の確保のため、エストニアとフィンランドの中央線から3海里手前までを自国の領海とし、フィンランドにも同様な措置を求める旨の書簡を送付。フィンランドはこれに合意し、これにより双方中央線から片側3海里、計6海里の国際海峡（国際水域）が確保されることとなった。

<フィンランド湾における領海等設定参考図>



領海設定に関する基線、その他水域

フィンランド湾の国際水域 (薄緑色部)

図出典：<http://www15.uta.fi/FAST/FIN/MIL/ps-surv.html>

○フィンランド国内法及び政令

・国内法「フィンランドの領海の範囲設定に関する法。改正 No.~及び No.981/1995を含む。」(Act on Delimitation of the Territorial Waters of Finland (as amended by Act No.144/1965, Act No.332/1966 and Act No.981/1995))

同法において、フィンランド湾における外側の境界線設定について次のとおり規定されている。

第 5a 章 (Section 5a) (Act No.981/1995)

(仮訳) フィンランド湾において、領海の外側境界は中央線から少なくとも 3 海里の距離を結ぶ線及び、国際航海に慣例上使用される水道の北に位置する各点で構成されるものとする。

第 8 章 (Section 8) (Act No.981/1995)

(仮訳) 国際水域の外側境界の基点及びそれらの正確な位置、同様に同水域の内側境界及び領海の外側境界の位置は、政令 (次項) により示されるものとする。

上記政令は、必要に応じて、この法律の実施及び適用に関する更なる規程を含むものとする。

・政令「フィンランドの領海の範囲設定に関する法の適用に関する政令」(Decree on the Application of the Act on the Delimitation of the Territorial Waters of Finland (993/1995))

国際水域の外側境界の基点及びそれらの正確な位置、同様に同水域の内側境界及び領海の外側境界の位置を緯度・経度により示したもの。

以上

＜参考資料＞

- ・ IMO 2015 年会議プログラム
- ・ IMO 2016 年会議プログラム

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

PROG/123
15 December 2014

PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2015

19 – 23 January	SUB-COMMITTEE ON POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE (PPR) – 2nd session	IMO
2 – 6 February	SUB-COMMITTEE ON HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING (HTW) – 2nd session	IMO
16 – 20 February	SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION (SDC) – 2nd session	IMO
9 – 13 March	SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR) – 2nd session	IMO
23 – 27 March	SUB-COMMITTEE ON SHIP SYSTEMS AND EQUIPMENT (SSE) – 2nd session	IMO
14 – 16 April	LEGAL COMMITTEE (LEG) – 102nd session	IMO
17 April	IOPC – Fund 1971	IMO
20 – 24 April	IOPC FUNDS	IMO
11 – 15 May	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 68th session	IMO
3 – 12 June	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 95th session	IMO
22 – 24 June	TECHNICAL COOPERATION COMMITTEE (TC) – 65th session	IMO
29 June – 3 July	COUNCIL – 114th session	IMO
13 – 17 July	SUB-COMMITTEE ON IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS (III) – 2nd session	IMO
14 – 18 September	SUB-COMMITTEE ON CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS (CCC) – 2nd session	IMO
12 – 16 October	37TH CONSULTATIVE MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON CONVENTION 1972) 10TH MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON PROTOCOL 1996)	IMO
19 – 23 October	IOPC FUNDS	IMO

19 – 20 November	COUNCIL – 28th extraordinary session	IMO
23 November – 2 December	ASSEMBLY – 29th session	IMO
3 December	COUNCIL – 115th session	IMO
INTERSESSIONAL MEETINGS*		
18 – 22 May	23rd meeting of the Editorial and Technical (E&T) Group (IMDG Code)	IMO
June/December†	3rd Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on IUU fishing and related matters (JWG)	IMO
24 – 26 June	Working Group for the Development of a new Strategic Framework (SF-WG)	IMO
14 – 18 September	22nd meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue	Canada
21 – 25 September	24th meeting of the Editorial and Technical (E&T) Group (IMDG Code)	IMO
5 – 9 October‡	14th session of the Ad Hoc Working Group on the Organization's Strategic Plan	IMO
5 – 9 October	11th meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters	IMO
26 – 30 October§	21st session of the PPR Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH 21)	IMO
INTERSESSIONAL MEETINGS CONVENED WITHIN THE FRAMEWORK OF THE LONDON CONVENTION AND PROTOCOL*		
20 – 24 April	LC Scientific Group – 38th session/ LP Scientific Group – 9th session	IMO
8 – 9 October	LP Compliance Group – 8th session	IMO
OTHER MEETINGS		
15 – 16 January	3rd meeting of the Ad Hoc Expert Working Group on Facilitation of Transfer of Technology for Ships	IMO
16 June§	36th session of the IMSO Advisory Committee	IMO
9 – 11 November§	37th session of the IMSO Advisory Committee	IMO

* Meetings to be held without interpretation and with documentation in original language only.

† To be confirmed at MSC 95.

‡ The exact duration of the session to be decided by C.114.

§ Provisional dates.

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

PROG/124
30 November 2015

PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2016

18 – 22 January	SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION (SDC) – 3rd session	IMO
1 – 5 February	SUB-COMMITTEE ON HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING (HTW) – 3rd session	IMO
15 – 19 February	SUB-COMMITTEE ON POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE (PPR) – 3rd session	IMO
29 February – 4 March	SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR) – 3rd session	IMO
14 – 18 March	SUB-COMMITTEE ON SHIP SYSTEMS AND EQUIPMENT (SSE) – 3rd session	IMO
4 – 8 April	FACILITATION COMMITTEE (FAL) – 40th session	IMO
18 – 22 April	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 69th session	IMO
25 – 29 April	IOPC FUNDS	IMO
11 – 20 May	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 96th session	IMO
6 – 10 June [†]	LEGAL COMMITTEE (LEG) – 103rd session	IMO
4 – 8 July	COUNCIL – 116th session	IMO
18 – 22 July	SUB-COMMITTEE ON IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS (III) – 3rd session	IMO
5 – 9 September	SUB-COMMITTEE ON CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS (CCC) – 3rd session	IMO
19 – 23 September	38th CONSULTATIVE MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON CONVENTION 1972) 11th MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON PROTOCOL 1996)	IMO

[†] Dates to be confirmed.

3 – 5 October	TECHNICAL COOPERATION COMMITTEE (TC) – 66th session	IMO
17 – 21 October	IOPC FUNDS	IMO
24 – 28 October	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 70th session	IMO
21 – 25 November	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 97th session	IMO
5 – 9 December	COUNCIL – 117th session	IMO

INTERSESSIONAL MEETINGS*

22 – 26 February	25th meeting of the Editorial and Technical (E&T) Group (IMBSC Code)	IMO
29 June – 1 July	2nd session of the Working Group for the Development of a new Strategic Framework (SF-WG 2)	IMO
11 – 15 July	12th meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters	IMO
12 – 16 September	23rd meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue	IMO
26 - 30 September [‡]	22nd session of the PPR Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH 22)	IMO

INTERSESSIONAL MEETINGS CONVENED WITHIN THE FRAMEWORK OF THE LONDON CONVENTION AND PROTOCOL*

7 – 11 March	LC Scientific Group – 39th session/ LP Scientific Group – 10th session	TBC
15 – 16 September	LP Compliance Group – 9th session	IMO

OTHER MEETINGS

10 May [§]	38th SESSION OF THE IMSO ADVISORY COMMITTEE	IMO
27 September	39th SESSION OF THE IMSO ADVISORY COMMITTEE	IMO
15 – 16 November	IMSO 24th ASSEMBLY MEETING	IMO
17 – 18 November	Orientation seminar for IMO delegates	IMO

* Meetings to be held without interpretation and with documentation in original language only.

‡ To be confirmed

§ To be confirmed

公益社団法人 日本海難防止協会

東京都港区虎ノ門一丁目1番3号
〒105-0001 磯村ビル

TEL 03 (3502) 2231

FAX 03 (3581) 6136