

## シンガポール海峡の分離通航帯夜間横切り船の灯火表示を合意 - IMO 第56回航行安全小委員会 (NAV56) の模様 -

2010年7月26日から30日までロンドンにおいて国際海事機関 (IMO) の第56回航行安全小委員会 (NAV56) が開催された。本会合においてシンガポール海峡の分離通航帯 (TSS) 夜間横切り船の灯火、航海船橋の視界確保、船速距離計の解釈等に関する審議が行われた。概要は以下のとおりである。

### 1. シンガポール海峡の分離通航帯 (TSS) 夜間横切り船の灯火

インドネシア、マレーシアおよびシンガポールより、シンガポール海峡の TSS を夜間横切る船舶に対し次のとおり灯火の表示を要求する提案が行われた。

適用： 総トン数 300 トン以上の船舶、または 50m 以上の船舶 (曳航または押航に従事する船舶は合計のトン数および長さ)

規定案： 夜間において、次のとおり航行する場合、緑色全周灯縦 3 連を表示すること

- ・ TSS の西航路を横切り、東航路に入る場合
- ・ TSS の東航路航行船が西航路を横切る場合

会合においては、本提案を支持する意見と地域的な規制導入に懸念を示す意見があった。審議の結果、海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約 (COLREG 条約) 締約国に対して同条約の改正を提案するよう要請し、同条約改正までの間、本提案を暫定的な勧告とすることで海上安全委員会 (MSC) の承認を求めることが合意された。

### 2. 船速距離計の解釈

SOLAS 条約第 V 章第 19 規則において、すべての旅客船および総トン数 300 トン以上の貨物船には、対水速力を表示する船速距離計が要求されており、総トン数 50,000 トン以上の船舶には、前方および横方向の対地速力を表示する船速距離計が要求されている。今次会合において、国際船級協会連合 (IACS) より、同規則の適用上、次のとおりに解釈できることが示された。

- (1) 1 つの機器で対水速力および対地速力の測定を許容すること。(この場合、機器が故障すると双方の機能が使用できなくなる。)
- (2) 送受信器等、一部は共有した部品を用いることを許容するが、可能な限り 2 つの機能を分離させる。
- (3) 対地速力の船速距離計および対水速力の船速距離計を独立させる。

審議の結果、IACS より MSC に対して船速距離計の解釈を明確にするための新規作業計画を提案する見通しとなった。

### 3. 航海船橋の視界確保

2006年11月に開催されたMSC82において、ドイツが、船橋視界確保のためのSOLAS条約第V章第22規則の条文が曖昧であるとの問題意識から見直しの必要性を提案し、NAVの新規作業計画として検討することが合意された。前回のNAV55（2009年7月）においては、ノルウェーがSOLAS条約を明確化するための改正案を、デンマークがコンテナ貨物積付時の船橋視界の適合性を検証可能とする改正案をそれぞれ提出したものの、結論には至らず今次会合において引き続き審議することとなっていた。

今次会合では、前回会合の結果を受けノルウェー、韓国、デンマークおよびマーシャル諸島より、船橋視界の解釈に関するSOLAS条約の改正提案が行われ、船橋の窓の上下の高さと幅の規定、視野角度の規定等に関する改正案を作成したが合意に至らず、引き続き次回NAV57（2011年6月）で審議されることとなった。

以上

(海務部 河本)