

外洋特別委員会安全委員会からのお知らせ

公告

安全委員会は J S A F - S R の登録方法の一部を下記のように改め、
2004 年 3 月 14 日より施行いたします。

記

- 1、 S R 登録料は廃止する。ただし年度内カテゴリー変更手数料は従前のままとする
- 2、 J S A F - S R の登録に際し現場立会い者の第 3 者オーナーは廃止し、オフィシャルアドバイザーのみによるものとする。
- 3、 艇オーナーは現場立会いのオフィシャルアドバイザーが担当水域内の場合には交通費補助として 1 回の立会いにつき 3000 円を支払う。(水域外の場合加算費用は現場の話し合いによる)

以上

上記変更に関する背景説明は以下のとおりです。

2004 年 3 月 14 日

安全委員会

1、制度としての特別規定の問題点

I S A F - S R では、外洋でレースの行われる海域によってレースのカテゴリーを定め、もっとも厳しい極地海域に行く場合をカテゴリー 0、湾内の比較的囲まれたエリアで行う日中レースの場合をカテゴリー 4 として、それぞれのカテゴリーに従った艇の設備や個人の装備を持つことを求めています。2005 年からはインショアレースのためのカテゴリー 5 が新設されます。(I S A F - S R では 2004 年から施行です)

これとは別に、我が国では諸外国に比較して少数派と言われる小型船舶検査の制度があり、その制度では艇の航行域に応じて遠洋から近海、沿海、平水域に分けて艇の装備義務が定められています。それが S R とは微妙に食い違っているため、艇の安全を中心とする設備基準が船検と S R でダブルスタンダードとなってしまう、片や強制力のある公的検査であるために、任意基準である S R がおろそかにされているという実状が存在します。

かつて安全委員会(当時)はカテゴリー登録の検査者として存在した時期がありました。

J S A F では我が国独特の制度としてカテゴリーの年間登録制度を敷き、毎年度の初めに自艇のカテゴリーを設定して安全検査員(安全委員会)の検査を受け、その合格証でカテゴリー登録の正当性を証明してきました。安全委員会の専権事項でしたが、実状は 1 年に

一回の安全検査の時に艇同士で備品の貸し借りをを行い、検査が済んでしまえば備品は本来のオーナーの艇に戻されてしまうケースが多発しました。

これでは艇の航行時の安全を確保するSRの意味が半減してしまうことが懸念され、安全委員会は全国会議の決定として、カテゴリー登録を艇オーナーの名誉を伴う年度毎の宣誓とし、検査の代わりにスタンダードインスペクションシートとSRチェックシートを発行してオーナーの自己検査の便宜を図ることにしました。この登録には証人を必要とし、その証人の適格者として、カテゴリー登録の経験のある第三者としての他艇のオーナーか安全委員会の認定するSRオフィシャルアドバイザーを指定してきました。

このオフィシャルアドバイザーとは安全小委員会の主催する全国安全講習会（A講習会と呼ぶ）の出席者が、A講習会の出席者が自分の海域に戻って行う安全講習会（B講習会と呼ぶ）の出席者を認定するもので、これによってJSAF-SRの統一見解を敷衍してゆこうと考えています。

2、JSAF-SRについて

ISAF-SRの2年毎の改変に則して安全委員会により和訳、修正され、JSAF-SRとして発行されますが、近年JSAFの経済環境の劣化のあおりを受けて、2003年版から印刷物としての発行が困難になりJSAFホームページの公式サイト上で各自ダウンロードしていただくシステムになっています。（2005年からは刊行する予定です）

セーリング規則に関し、艇の航行に関しては海上衝突予防法とRRSがなんと言っても最大のものであり基本となっていますが、その他に艇の装備・備品に関する規定として小型船舶検査規則とSRがあり、それ以外に各クラスルールが存在します。

ヨットレースを専ら目的とする愛好者のセーリング活動においては、RRSが最大の関心事であり、その運用に関しては様々な専門的な知識を要求されています。

しかしセーリング愛好者の大多数を占めるレース活動を行わないブルーウォーター派にとっては、RRSは殆ど関係の無い規則であり、ヨットは事実上小型船舶検査のみに規制されることにならざるを得ません。船舶検査は装備備品にかかわる規則であるため実際上の安全運航にはそれほど効果的であるとはいえない一面があります。これに対してSRは艇の整備運行に関する責任の基本理念やヨット用備品の備えるべき基本条件、艇の構造上の要点と装備品、個人用備品、トレーニングに関して妥当と判断される基準を述べて規定しているもので、外洋艇にとってはRRSの前に先ず考慮すべき任意基準であると言えます。例えばSRでは、クルーザーのコンパニオンウェイのハッチ差し板に流れ止めラニヤードを備えることを規定しています。横転したクルーザーに海水が流れ込むことを防ぐことを想定しています。あるいはライフハーネスのクリッピングポイントの構造に関して規定し、クルーのハーネスの固定点の備えるべき構造を述べています。あるいはステーの切断工具に関して能力を規定して、エマージェンシーにおける対応力を定めています。

これは法律である以前に艇が海で生き抜くために何が必要かを指し示した基準といえます。私たち安全委員会は活動目標として、このSR（我が国で航行する場合はJSAF-SR

ですが)の普及が外洋セーリングスポーツの普及と安全のために不可欠であると考えています。外国でも例えばオーストラリアではRRSとSRが合本として発行されています。SRをなにやらあいまいな規則として毛嫌いする前に、SRの指向する健全な姿勢を我が国セーリング界に広く浸透してゆく事が必要であると考えています。

3、今後の課題、どのように検証し維持してもらうか

2003年度のジャパンカップにおいて、インスペクション委員会が参加艇のインスペクションを行った際、項目の中にはSR規定も含まれていましたが、参加艇中のかなりの艇でカテゴリ3の要件を満たしておらず是正の対象になりました。

代表的な項目として4.04.1ジャックステーと5.02セーフティーハーネスおよびセーフティライン(テザー)の項目があげられます。共にマルチハル、モノハルのカテゴリ0,1,2,3の規定です。(JSAF-SRではハーネスの規定はカテゴリ4までとする)ジャックステーに関してはSRでは常時装着を規定していますが、ジャパンカップではオフショアレースでの装備を義務づけて、SRとは微妙にズレもありましたが、そもそも用意の無いヨットがあって、カテゴリ違反と言う参加資格の欠格違反ではないかと言う意見があったり、レース委員長の注意(1回目は厳重注意という委員長見解による)で済ませたことに対する反対意見がでたりしました。

セーフティーハーネスに関しては訳文の曖昧さをしるインスペクション委員の意見もありましたが、規定では全乗員は2mの長さのテザーを搭載し、それに加えて乗員の30%は1mの長さのテザーか2mのテザーの中間にスナップフックのついたものを持つことと定められています。この項目にいたっては過半のヨットが満足していなかったのではないかと推測されます。

JSAFではシーズンを通じて有効なカテゴリ登録制度を敷き、ごまかしを避ける手段としてオーナー宣誓制度を採用していますが、これが裏目に出て、艇側ではSR本文を読まないで、チェックシートに安易にYESの丸をつけているケースが多発しています。

シーズン有効な登録と言う制度を廃止し、レースごとにレース委員会でインスペクションを行う制度にするか、安全委員会の検査と言う制度に戻すか、あるいは新たな方法を模索するかが検討される時期に来ています。

これらを勘案いたしまして今回、カテゴリ登録に際してあいまいさを無くす目的で立会い者をオフィシャルアドバイザーにかぎると言う制度変更を決定いたしました。

アドバイザーの普及度が低いという実状に関しては積極的にA,B講習会を実施し、アドバイザーの育成とSR思想そのものの普及を図ってゆく所存です。

来年はISAF-SR改定の年で2005年から新しいSRが施行されます。

一方で、船舶検査とSRの整合が必要であり、引き続きこれらに対する働きかけも行政側にしなくてはなりません。

琵琶湖での事故も踏まえて、安全の確立への一層の努力が求められますが、これらに対する検討会を来年早い機会に全国安全講集会の形で実施する予定です。