

国際海事機関 IMO 航行安全小委員会第 58 回会議 (NAV58) 報告

一般財団法人 日本舶用品検定協会
調査研究部 吉田公一
問い合わせ先
k-yoshida@hakuyohin.or.jp

7月2日から6日まで、英国ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において、第 58 回航行安全小委員会 (NAV58) が開催され、これに出席したので、以下に報告する。

1. 議題の採択：議題案 NAV58/1 のとおり、議題を採択した。

2. 他の会議の報告

MEPC62 及び 63、MSC90、COMSAR16、DE56、FSI20、STW43 の会議の報告があった。MSC90 が合意した作業計画が、第 108 回理事会において承認された旨の情報を得た。

3. 航行ルート及び報告

3.1 マラッカ・シンガポール海峡を横断する船舶の灯火

マラッカ海峡及びシンガポール海峡を夜間に横断する船舶に、垂直列 3 個の緑色灯を掲げることは、現在は時限的及び試験的に実施しているが、これを恒久的に勧告するシンガポール、マレーシア、インドネシア共同提案があった。これに対しては、強制化のためには COLREG の改正が必要である旨の指摘の他、この措置が他の航行帯を横断する際の他の水域にも広がる懸念の表明及びそのような灯火よりも AIS を利用すべきという指摘があった。議論の結果、本措置の期限を撤廃し、勧告として継続することに、小委員会は合意した。

3.2 モンザビーク水道の航路

モンザビーク水道における推奨航路の導入に関して南アフリカは、既に分析に 200 万ドルが支払われていること、過去の事例はないものの、UNESCO の自然遺産に指定されている海域を保全するためのプロアクティブな対応であることを主張し、理解を求めた。議論ではセキュリティ面での不安を指摘する国もあったが、小委員会は航路指定の実施に向けた分析が不十分という認識となり、また推薦航路ではなく対象を限定する深喫水航路の適用なども含めた再検討が必要と結論付け、提案国に対して議論を踏まえて NAV59 へ再提出するよう求めた。

3.3 その他の航路

小委員会は、以下のトラフィック・スキームを承認した。

・分離航行帯

In the approaches of Ijmuiden 分離航行帯 (オランダ) の新設

Off Texel 分離航行帯 (オランダ) の改正

In the Approach to Hook of Holland and at North Hinder (オランダ) 分離航行帯の改正

Off Rodsher Island 分離航行帯（フィンランド湾）の改正

Off Ushant 分離航行帯（ビスケー湾）の改正

In the Santa Barbara Channel 分離航行帯の改正

Off San Francisco 分離航行帯の改正

In the Approaches to Los Angeles – Long Beach 分離航行帯の改正

- Saba Bank（カリブ海）の航行及びアンカー制限
- In the Approach of Ijmuiden（オランダ）における Precautionary Areas 及び ATBA（Area to be avoided）
- West of Rijnveld（オランダ）における Precautionary Areas 及び ATBA
- Deep-Water Route leading to Ijmuiden（オランダ）の改正
- In the Approach to Hook of Holland and at North Hinder の Routing Measure の改正
- Deep-water Route to Europort の改正
- Ningaloo Coast Western Australia の ATBA の新設
- Brazilian South-East Coast の ATBA の新設

小委員会は、バレンツ海域における新しいシップ・レポーティング・システムを承認した。

4. 総会決議 A.572(14) 船舶航行ルート的一般指針の改正

MSC89（2011年5月）においてオランダ及び米国は、船舶の航路に関する一般規定（決議 A.572(14)）の分離通行方式（TSS）の設定に関する手引きにおいて、複合航路の設定の記述を追加すべきと提案した。MSC89は、当総会決議改正の作業を2013年を完成目標として承認し、NAVに対して作業に取り掛かるよう指示した。なお、A.572(14)は、SOLAS規則 V/10を実施するためのものである。

今次会議へは、オランダ及び米国が、同指針の6項「設計クライテリア」の改正案を文書で提出した。これに対しては、この提案はMSC/Circ.1060及びその改正にも反映すべきとの指摘もあったが、本提案はA.572(14)の改正（基本指針）であることが了解され、当該Circの修正は不要とされた。

小委員会は、提案の改正を承認し、採択のためにMSCへ送ることに合意した。また、これをもって、本件作業は終了した。

5. ITU（国際通信連合）関係

5.1 個人情報用 AIS

船からの落水者、及びダイバーのためのAISに関する豪からの提案（NAV58/5/1）を検討した。英国等の欧州各国は、AISは位置情報装置であり、遭難警報装置ではないことを指摘し、そのようなAISの利用に対して、慎重な姿勢を示した。

ダイバーのためのAISに関しては、通常作業場所を表示する目的では、AIS 1及びAIS 2の周波数を使用しないこと、ダイバーが緊急事態の場合には、落水者AIS（AIS-MOB）の信号を利用することに、小委員会は合意した。従って、ダイバー専用のAISは不要ということとなった。

GMDSSの下でのLocating deviceとしては、AIS-SART（Search and Rescue Transmitter）の

みであることを確認した。すなわち、AIS-MOB 及び EPIRB-AIS は、AIS-SART としては扱
い得ない。

小委員会は、AIS-SART、AIS-MOB 及び EPIRB-AIS の表示に関する SN-Circular 案を作成
した (NAV58/WP.5 ANNEX 3)。この案は、COMSAR17 (2013 年 1 月) での合意を経て、
発行されることとなる。

5.2 ITU-R へのメッセージ

5.1 に関連して小委員会は、現状の GMDSS の下では AIS は遭難通信装置としては扱っ
ていないこと、並びに AIS-MOB 及び EPIRB-AIS の明示と AIS のデータフォーマットの
一部修正を ITU-R 勧告 M.1371-4 に盛り込むことを、ITU-R Working Party 5B へ申し入れるリ
エゾン表明を作成した (NAV58/WP.5 ANNEX 1)。

5.3 新しい AIS の周波数割り当て

WORLD RADIOCOMMUNICATION CONFERENCE 2015 (WRC-15)の準備会合 (CPM :
Conference Preparatory Meeting) が新しい AIS への周波数割り当てを議題としている (議題
1.16) ことに関して小委員会は、現状の AIS を保持する必要性を示しつつ、新しい海上 VHF
Data Exchange の可能性を歓迎し、更なる検討を IMO/ITU 専門家会議 (2012 年 10 月 8 日～
12 日) において推進することを要請する ITU-R へのリエゾン表明を作成した (NAV58/WP.5
ANNEX 2)。

6. E-Navigation の開発

IMO では、IT 技術等を積極的に活用することで、航行安全の更なる向上、船内作業及び
陸上からの航行支援の更なる効率化等の実現を目的として、次世代の航行 (E-Navigation)
に関する検討を推進している。2008 年 11 月の第 85 回海上安全委員会 (MSC85) は、

「E-Navigation の構築と実施のための戦略」及び「E-Navigation 戦略の実施プロセスに関す
るフレームワーク」を承認し、MSC86 (2009 年 5 月) は、次に掲げる作業を推進して、
E-Navigation 戦略を実施に移すための計画を 2012 年までに策定することに合意し、NAV 小
委員会に対して、作業の推進を指示した。

- ・ユーザ・ニーズの特定
- ・システムの基本構成 (アーキテクチャ) の構築
- ・ユーザ・ニーズと現状との差異 (ギャップ) 分析
- ・リスク分析及び費用対効果分析

2009 年 7 月の NAV55 は、MSC86 の決定と指示を受けて、E-Navigation に関して作業部
会 (WG) を設けて、上の検討項目の作業の進め方を検討するとともに、E-Navigation の概
念に関して本格的な審議を開始した (NAV55/WP.5)。また、コレスポнденス・グループ
を設置して、検討を推進することに合意した。

2010 年 7 月の NAV56 において EC (European Commission) は、E-Navigation と同様の構
想で「e-Maritime Project」を立ち上げ、2018 年の実用化を目指していることを表明した。
NAV56 において我が国は、Usability assessment に関する Guidelines の作成を提案し、基本
的な合意を得た。NAV56 はコレスポнденス・グループを再設置し、ギャップ分析、シス

テム・アーキテクチャの構築の作業を推進することを指示した。

2011年のNAV57では、まだギャップ分析が終了できず、MSC90はE-Navigation戦略実施計画の策定の完了目標期限を2012年から2014年に延長した。NAV57は、E-Navigationのアーキテクチャの全体像案、及びE-Navigationが利用するCommon Maritime Data Structure (CMDS：一般海事データ構造)の考えを提示した (NAV57/WP.6)。

6.1 E-Navigationの基本設計概念（アーキテクチャ）

NAV57が設置したコレスポンデンス・グループ (CG) の報告により小委員会は、関係者（海運、造船、装置システム供給者、海上保安関係者、規格作成団体等）からの意見が、E-Navigationに係る船上及び陸上設備の詳細アーキテクチャの構築に不可欠であると認識し、IALA、IHO及びISOを含む他の団体が、この作業に貢献するよう、期待した。

なお、欧州の専門家は、Integrated Navigation System (INS) を将来のE-Navigationの具体的なアーキテクチャとしてイメージしている模様である。

6.2 ギャップ分析

今次会合のE-Navigation作業部会 (WG) は、CGが報告したギャップ分析結果及びその他の提出文書に基づき、ユーザ・ニーズと現状とのギャップの特定を、以下の分類で実施して終了した (NAV58/WP.6, ANNEX 1)。

- 船上ユーザ
 - 情報・データのマネジメント
 - 効果的かつ確実な音声及びデータ通信
 - 航行船橋システム及び装置
 - シップ・レポーティング
 - 訓練及び習熟
- 陸上ユーザ
 - 情報・データのマネジメント
 - 効果的かつ確実な音声及びデータ通信
 - システム及び装置
 - シップ・レポーティング
 - 訓練及び習熟
 - 通行モニタリング
- 搜索救助ユーザ
 - 情報・データのマネジメント
 - 効果的かつ確実な音声及びデータ通信
 - システム及び装置
 - オペレーション

WGは次に、それらの特定された各ギャップに対する解決案を検討した。ここでは、現状使用している装置及びシステムの利用を保持しようとする海運業界と、将来はINS等の新システムに移行することを考えている専門家との間で意見の応酬もあった。また、人間

工学の専門家及び船員側関係者は、マン・マシン・インターフェースの解析を重視する必要性を述べた。WG はこれらの意見を考慮して、以下の解決案を作成した（NAV58/WP.6 ANNEX 2）。この解決案は、今次会合が再設置した CG が、さらに検討を進めることとなった。

1. 航海設備及び船橋配置のユーザーフレンドリー化（例：船橋及びワークステーションの人間工学的観点からの改善と調和、航海機器の標準化とシンボルの統一使用の拡張等 9件）
2. 船舶通報の標準化及び自動化（例：報告のための船舶情報収集の自動化、IMO/FAL 様式と SN.1/Circ.289 に基づく報告様式の標準化等 4件）
3. 船橋機器・航海情報の信頼性及び弾力性の向上（例：関連機器の自己診断機能の標準化、ソフトウェアを含む船橋機器に関する品質、健全性試験等の統一等 4件）
4. 通信設備からの画像情報の統合（例：海図、レーダー等の情報の統合及び表示の統一、航海及び通信機器に関する規則の調和 等 11 件）
5. 船内での情報管理の改善（例：情報の信頼性向上、電子海図及び航海用刊行物等の自動更新及び適宜更新等 4件）
6. 遭難救助情報へのアクセスの改善（例：SAR関係者間のデータ共有とネットワークの自動化、SAR情報の自動選択）
7. 陸上ユーザと共有する情報の信頼性向上（例：航海システムの品質と健全性に関する陸上監視と通信の有効性の確保）
8. 陸上システムの改善（例：システムの調和、陸上機器の標準化と通信信号の統一化）
9. 船舶交通サービス（VTS）から提供される情報の改善

6.3 人的要因の検討

WG は、ギャップの解決方法及びリスク回避方法（RCO: Risk Control Option）の検討において、IMO の人的要因解析プロセス（HEAP: Human Element Analyzing process、MSC/Circ.878 - MEPC/ Circ.346）を使用することに合意した。HEAP は、人的要因を検討する場合に考慮すべき項目のリストと解析を進める方法を示している。

6.4 リスク分析及び費用対効果分析

WG は、今回会合が再設置した CG 及び NAV59 において、ギャップ分析の結果作成された各解決案に対する費用対効果分析及びリスク評価を行うことに合意した。なお、費用対効果分析及びリスク評価の方法は、総合安全評価（FSA: Formal Safety Assessment: MSC/Circ.1023 - MEPC/ Circ.392）指針の中で規定している手法を用いることとなった。なお、FSA 指針は、MSC が今、改正作業中である。

6.5 航行支援機器のユーザビリティ評価手法の検討

e-Navigation 戦略の理念上、航行支援機器は、人間工学の観点から使用者の使い勝手（ユーザビリティ）を最大限考慮して設計されることが求められる。一方で、現状、航行支援機器の使い勝手の評価は、各製造者又は使用者の判断に委ねられており、そのための統一的な手法が存在しない。この点に着目した我が国の提案に基づいて、小委員会は、

e-Navigation 戦略実施計画の策定作業と並行して、航行支援機器のユーザビリティ評価手法の確立を目的とした、ユーザビリティ評価ガイドライン案の作成を進めている。

今次会合において我が国は、航行支援機器のユーザビリティ評価が出来る限り早期に実施されることが望ましいとの認識から、ユーザビリティ評価に関する一般的手順を記述したガイドライン本体、及び、実際の機器に対して、当該ガイドラインを用いてのユーザビリティ評価をどのように実施すればよいかを具体的に例示した付録から構成される、航行支援機器のユーザビリティ評価ガイドライン案を提案した。しかしながら、今次会合のWGは、ギャップ分析の最終化に全精力を傾けた結果、我が国が提案した航行支援機器のユーザビリティ評価ガイドライン案についての実質的な議論が行われ得なかった。一方で、小委員会は、同ガイドライン案作成の重要性に引き続き合意し、同ガイドライン案を2014年までに最終化すること、今次会合が再設置したCGが、同ガイドライン案を検討することとなった。

6.6 E-Navigation 実施計画

小委員会は、2014年にE-Navigationに関する検討を終える目標を保持することに合意し、そのためには2013年までに、RCOの検討及び費用対効果分析を終える必要があることを認識した。

6.7 コレスポネンス・グループ (CG) の再設置

小委員会は、E-navigationの検討の推進のためには、CGの再設置は不可欠であると認識し、以下の作業項目を推進するCG（コーディネータは引き続きノルウェー）を再設置した。

1. ギャップの解決案のさらなる検討と終了化
2. FSA と HEAP による費用対効果作業の推進（NAV59での最終化を目指す）
3. 以下の開発
 - .1 船上及び陸上アーキテクチャ
 - .2 可能な海上サービスのリスト（ポートフォリオ）
 - .3 実施計画案
4. 文書 NAV58/6/1、NAV58/6/2、NAV58/6/3 の検討
5. ソフトウェアの品質の確保方法の検討（NAV58/6/4）
6. ユーザビリティ評価方法（NAV58/6/6、NAV58/INF.12、NAV58/INF.13、NAV58/INF.6、NAV58/INF.10）の検討
7. テストベッドの指針案の検討（NAV58/6/8）
8. COMSAR17 及び ATW 4 4へ適宜質問事項を提出
9. NAV59への報告書の提出

E-Navigationは、基本構想がほぼ固まりつつあり、実際の姿が見え始めてきている。この中には、沿岸国はその警備救難範囲において船舶を常時監視して、航行ルートの管制を行うとともに、非常時に備えるという構想も見えている（航空機の管制に近づける）。また、船舶運航者にとっては、自身のフリートの運航管理に利用することが目されている。従って、今後は益々、E-navigationの審議の動向を注視し、我が国として重要な事柄に関して意

見の表明を図る必要がある。

7. AIS 航行援助システムのポリシー及び新しいシンボル

AIS 航行援助システムとは、AIS の情報通信を利用して船舶のレーダー、ECDIS 等の航海用表示装置に実在又は仮想の航路標識の位置、灯火の状態、航路標識の種類等を表示させるものである。

本システムを活用することにより、視界不良により航路標識が見えない場合においても、航路標識をレーダー等に表示させることができるため、AIS 搭載船の航行安全に寄与することができる。また、津波災害のように航路標識が損傷を受けた場合、沈船が発生した場合等に仮想航路標識を表示させ、迅速に AIS 搭載船の航行安全を確保するなどの役割が期待されている。

今次会合は、ECDI、レーダー等の表示装置上に実際には存在しない航路標識を映す「仮想航路標識 AIS」等に関し、航路標識 AIS を使用する際のルールや使用方法等を定めた「ポリシー」案を含む CG の報告（野口英毅氏（海上保安庁）がコーディネータ）に基づいて、審議した。

審議では、多くの国が「実」及び「仮想」航路標識 AIS のみを定義するオプション 2 を支持したため、小委員会はオプション 2 に基づくポリシー案に合意した（NAV58/WP.7）。

また、次回会合までに野口氏をコーディネータとする CG を再設置し、本ポリシーを基にした航路標識航行支援 AIS のシンボルを作成することに合意した。

8. 海難解析

今次会合には、海難及びその解析に関する文書の提出は無かった。

9. IACS（国際船級協会連合）の共通解釈

船橋視界に関する IACS 統一解釈の Update（NAV58/9）に関して、IACS は SOLAS 第 V 章 22 規則に関する統一解釈 UI SC235 と UI SC139 を統合した SC235 更新版（NAV58/9）の文書を説明した。

現在の MSC.1/Circ.1350 は SC235 が基となっていることから、小委員会は、事務局が準備した MSC.1/Circ.1350 改正案（WP.9）について審議し、WP.9 に一部修正（最終パラグラフに、“by the observer”を追記：すなわち、観測装置で監視しても良い旨を明記）を加えた MSC.1/Circ.1350 改正案を承認した。

10. 傾斜計の性能基準

操船者の意思決定支援のため、また、事故調査分析に資するため、船舶の横揺れ傾斜角及び横揺れ周期を計測し、船橋で表示すると共に航海情報記録装置（VDR）にデータを記録することを念頭に、NAV57 から、電子傾斜計の性能基準を検討してきた。

今次会合では、ドイツが提案した性能基準案、中国及び日本からそれぞれ提出した性能基準案への修正提案を審議した。

審議では、日本が指摘した加速度の影響（最低作動範囲）を考慮するにあたり、通常海

域運航時で想定される加速度に加えて、荒天海域運航時に想定される加速度も考慮することが重要である等の意見が多数述べられた。傾斜計への電源については、通常電源が使用できない場合でも、非常電源を使用して継続利用できる事が重要であることを確認した。

議議の結果、小委員会は、日本の主張を概ね受け入れ、ドイツの提案した性能基準案に以下を含む修正を加えた上で合意した（NAV58/WP.5 ANNEX 4）。

(1) 適用範囲

運航支援及び事故解析を目的に設置された傾斜計（貨物の監視用の傾斜計は適用外）

(2) 横揺れ傾斜角及び周期の計測範囲

横揺れ傾斜角：±90 度

横揺れ周期：4~ 40 秒

(3) 計測精度

横加速度の傾斜角計測への影響：横加速度±0.8G の範囲において、性能基準で定める計測精度を担保すること

横揺れ傾斜角：測定値の 5%または 1 度のうち、大きい方の値（度）

横揺れ周期：測定値の 5%または 1 秒のうち、大きい方の値（秒）

(4) 電源に対する規定

通常電源に加えて、非常用電源から電源を供給できること

今後は、本性能基準案のうち、警報に関する規定部分について第 55 回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF55：2013 年 1 月）での審議を経て、MSC92（2013 年 5 月）に採択の審議のために送られる予定である。

1 1. NAV の将来作業及び議題

1 1.1 NAV の将来作業課題

小委員会は、以下の 2 件の作業を終了した。

- ・総会決議 A.572(14)の改正
- ・傾斜計の性能基準

小委員会は、以下の作業計画を確認した。

作業番号	作業	完成目標	NAV59 議題
1.1.2.2	IACS 共通解釈	継続	14
1.1.2.12	ITU-R Study group 事項	2013	4
1.1.2.19	ITU 事項	継続	4
5.2.1.7	一般貨物船の安全性	2013	7
5.2.1.25	Wing-in Ground Craft の指針の作成	2013	--
5.2.4.1	航行ルート及び報告	継続	3
5.2.4.8	AIS 航行援助システムのポリシー及び新しいシンボル	2013	6
5.2.4.11	総会決議 A.486(XII)の改正：北海及び英国海峡における外洋パイロット	2013	8
5.2.1.12	総会決議 A.480(XII)の改正：バルチック海における外洋パイロット	2013	12

5.2.4.13	AIS の船上使用に関する指針の改正	2013	9
5.2.4.14	ECDIS 関連の IMO サーキュラの統合	2014	10
5.2.4.15	SOLAS V 章 15, 18, 19 及び 27 規則の脚注の作成	2013	11
5.2.5.7	GMDSS の見直し	2017	--
5.2.6.1	E-Navigation	2014	5
12.1.2.1	海難解析	継続	13

英国は、新規作業「ECDIS に関する訓練」を MSC91 へ提案する予定であると表明した。

1 1.2 次回 NAV 会議

次回 NAV60 は、2013 年 9 月 2 日～6 日に開催される予定である。その際の作業部会及びドラフト部会は、以下を予定している。

シップ・ルーティング WG

技術 WG

E-Navigation WG

AIS Aids DG

1 2. 議長の選出

Mr. J. M. Sollosi(USA)を議長に、Mr. K. Biliar(Ukraine)を副議長に再選した。

1 3. その他の事項

1 3.A 安全帰港

旅客船の火災あるいは浸水事故後に安全に帰港するための規則 (SOLAS 第 II-1 章 8-1 規則及び第 II-2 章 21 規則及び 22 規則) に関する暫定説明書 (MSC.1/Circ.1369) について、IACS が提案した修正案 (NSV58/13) に修正を加えて承認した。

1 3.F AIS-VHF データリンク (COMSAR 16/17, annex 12)

今年 3 月の COMSAR16 会議では、Class A の AIS は SOLAS が要求する者であること及び Class B の AIS が MSC 決議 74(69)に完全には合致していないことに鑑み、さらに現行の AIS データ通信 (AIS 1 : 161.975 MHz 及び AIS 2 : 162.025 MHz) を保護することに鑑み、これらのチャンネルを利用する機器は ITU-R M.1371 を満たすことを勧告する MSC 決議案を作成した。NAV58 はこれを了承した。

1 3.G オーストラリアへ帰港する船舶の ECDIS

オーストラリアが、同国で ECIDS を搭載する船舶に対する PSC のガイドライン (FSI20/INF.18) の文書を説明した。小委員会は、この情報を note した。

1 3.H ECDIS の不都合

MSC90 は、現状の ECDIS の中には、データを正しく表示しないものがあるという不都合を認識し、NAV58 に対して、適切な措置を検討するよう指示した。

IHO は、本件にかかわる Workshop を、本年 10 月に開催することをアナウンスした。事務局は、ECDIS 製造者との会合を本年 9 月上旬に開催する予定である旨アナウンスした。

審議において、“older” ECIDS system の意味を明確化が必要となり、resolution A.817(19)、MSC.64(76)及び MSC.86(70)の性能基準に沿って製造された ECDIS を“older” ECIDS であると明確化した。

小委員会は、船員への注意喚起のために、MSC90/10/3 をベースに、SN サーキュラを作成することに合意し、IHO が用意している DPPC (Data Presentation and performance Check) を用いて ECDIS をチェックすることを含む SN サーキュラ案 (NAV58/WP.8) を、一部エディトリアルな修正 (2.3 の冒頭に「note the」を追加) を施して、承認した。

1 3.1 航海船橋の視界確保

航海船橋から十分な視界を確保するための SOLAS 条約第 V 章第 22 規則について、その表現の曖昧さが規則の意図の理解及び統一的な適用の妨げとなっており、コンテナ貨物等による船橋視界が確保されていないケースがあるとして、小委員会は NAV54 より、当該規則の見直しを審議してきた。

NAV57 は条約改正案を作成し、承認のために第 90 回海上安全委員会 (MSC90) に諮ったが、MSC90 では、明確化が不十分 (船橋窓枠幅及び視界障害角度等、甲板上に積む貨物の可否の判断等) であることが指摘され、さらに、当初の目的であった甲板上貨物の視界妨害をできるだけ取り除くこととは逆の結果となっている (船長の判断によって積める) という指摘があり、MSC90 はこの条約改正案に合意せず、再審議のため NAV へ差し戻した。

今次会合では本件審議冒頭に議長が、NAV57 が用意した SOLAS V/22 規則改正案 (NAV57/15 ANNEX 7) について、MSC90 の指摘 (不明確な規定の明確化) に基づいて、パラグラフ毎の審議を開始しようとしたが、各国は、「明確化のだけのために、パラグラフ毎の審議をすることは不適切で、V/22 規則改正案そのものの明確化と再考が必要である。」、「MSC90 から NAV58 の間は短く、総合的な検討の準備ができていない。」、「IMO の High level action plan の既存の作業項目である” SOLAS V/22 規則の明確化” の下で、NAV59 で総合的に検討し直すべきである。」等の意見を示した。我が国は、「MSC90 が示した再審議検討項目以外へ検討を拡大して総合見直しすることは、MSC の指示ではない。」という意見を表明した (我が国に有利な既合意事項の再検討を避けるため)。従って、規則案の逐条審議はできなかった。

本件作業のさらなる明確化を MSC91 へ求める意見も出たが、MSC91 に本件作業の明確化を求めても、結局 NAV に対してその内容を持ってくるよう指示することとなり、審議が 1 回先延ばしになるだけである懸念が示され、むしろ今次会合 (NAV58) で、本審議の正当性 (Justification) 及び結果の計画 (Planned output) を持って MSC91 へ新作業項目を提案すべきと提案があり、小委員会はこれに合意し、議長は事務局に対して、本審議の正当性案及び結果の計画案を作成するように指示した。

事務局が作成した本審議の正当性案及び結果の計画案に対し、V/22 規則の総合見直しのためには説明が不十分であるとする意見、及び MSC に審議対象の明確化を求めて限定的な見直しを行うべきという意見が示された。議長は、NAV としては総合見直しを行うことに

全体合意が形成されていないため、NAV から MSC へ V/22 規則の総合見直しを示唆することはできないと結論し、MSC91 へは審議経過と結果を報告するに止めると決定し、総合見直しに関心ある国は、新規作業計画の提案をその検討の範囲及び必要性の説明と共に MSC91 へ提出するよう要請した。

議長はまた、NAV57 が作成した V/22 改正案のテキストは MSC では既に審議のテーブルから降りている（廃案となっている）との理解を示した。

本件は結果として、現状の V/22 が当分の間維持されることとなった（MSC91 において総合見直しが合意されても、NAV で 3 回程度の審議の必要性が見込まれ、今後 4~5 年間は現状維持）。しかしながら、甲板上に船橋視界を遮るような甲板貨物の積み付けは禁止すべき意見、及び船橋視界を遮るような設備（クレーン等）の設置は極力さけるという意見は、基本的な合意事項であるため、現状の V/22 規則が維持されている間に、特に船橋視界を遮るような設備を避ける、あるいはそのような設備が必須の場合にはそのような設備を改良して船橋視界をできるだけ遮らないようにする必要がある。