

審議事項

<p>国際外洋関連法規</p> <p>レーダー反射感度の変更</p>	<p>IMOの審議において、小型船舶のレーダーレフレクターの最小感度（レーダークロスセクション）を100m<sup>2</sup>にする提案が出されている。</p> <p>事の発端は国際ITU委員会において商業使用のための電波割り当てを拡張する為レーダーに割り当てる周波数帯を狭くしたためである。</p> <p>これはレーダーレフレクターがドラム缶ぐらいの大きさになることを意味し、大型船舶のレーダーの感度を調整されると、今までのレフレクターを持つヨットなどは、一切写らなくなるため、レーダートランスポンダー（高価）を導入せざるを得なくなります。IMOとの関係ではISAFよりRYAが行っていますが技術的解決法が無く、むしろAIS（国際VHF無線からの位置情報自動発信）クラスBへの移行を促進する方向に向かっていますが、特に日本は電波管理に付いての規程が厳しく今後総務省への働きかけが重要になりそうです。</p>
<p>国際VHF無線</p>	<p>国際標準として、DSC付き国際VHFの導入がなされており、2005年には世界のコースとガードの16チャンネル監視がなくなります。小型船舶（ヨット）でも5万円程度のDSC付きVHF無線が手に入るよう世界はなっています。もちろん型式免許、オペレータ免許は必要ではありません。日本では免許制度の障害があり、まったく普及してません。</p> <p>日本では免許制度を変えずに、高価なAIS（自動船舶位置情報システム）の義務化を考えています。世界の動きとあわせJSAFのユーザーとしての発言を総務省に行っています。</p>
<p>ウォーターバラスト</p>	<p>国外でバラストタンクに入れられた海水から持ち込まれる微生物による国内汚染について特に日本からの微生物が問題にされ国際的に禁止される条約が小型船舶にも適用されるという議論について、ヨットには適用しない意見書を2003年3月提出する。</p>

<p>外洋帆走委員会</p> <p>ISAF Offshore 委員会の責任範囲</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) すべての International および Recognized ハンディキャップシステム、外洋艇クラスの競技の促進を Worldwideで行うこと</li> <li>2) すべての International および Recognized ハンディキャップシステムについてそのレーティングと計測について評価し承認する権限を持つ</li> <li>3) 外洋帆走に関するすべての事項について ISAF 理事会に提案する</li> <li>4) 外洋帆走艇とは 外洋安全委員会の定める規則のカテゴリ-4 以上の安全装備と艇の構造上の要件を満たす帆走艇である事</li> <li>5) International Rating System とは 少なくとも3大陸を含む6カ国以上から25艇以上参加する競技会で使用されるレーティングシステムであること。</li> <li>6) Recognized Rating System とは 6カ国以上から25艇以上参加する競技会で使用されるレーティングシステムであること</li> <li>7) 委員会で承認される場合の責務 レーティング証書を所有するメンバーによって維持される組織であること ISAFの資金援助なしに運営され管理される組織であること 外洋帆走委員会で承認された運営規則を持ち、変更承認が必要 レーティングを含むルール、変更について委員会の承認を必要とする</li> <li>8) ISAF Offshore 委員会のメンバー 各国代表から20名以内、小委員会の委員長より構成され日本から1名任期2004年まで。</li> </ol>
--	--

	<p>9) Offshore 委員会の下に小委員会を置く  オセアニック小委員会  Empirical ハンディキャップ小委員会  Offshore One-Design 小委員会  SR (外洋安全) 小委員会  国際法規委員会</p> <p>以上原案に対し日本は賛成 (意見として委員会委員が IMS Limited メンバーに偏っているので、2004年以降修正の意見に賛成)</p>
--	--

<p>ORC Limited</p>	<p>IMS および ORCclub のレーティングシステムを管理しプロモートするための ISAF から独立した会社を存続させる。</p> <p>1) ORC Limited は England に設置され ISAF から分離する、会長を Hans Zuiderban からイタリアの Mr. Bruno Finzi と交代する。</p> <p>2) 役員を各国代表から構成し、JSAF は指名権限 1 名を持つ、ただし投票権限については各国の証書発行実績に基づき、日本はトータル 770 枚で 2 票の投票権を持つ。役員の任期は 2004 年まで。</p> <p>3) ORC Limited の詳細な事業内容について、タスクフォースを作り来年度審議する。</p>
--------------------	---

<p>外洋安全 SR 委員会</p> <p>トレーニング</p> <p>カテゴリ-5</p>	<p>外洋安全規定レースカテゴリ-2 以上の競技 (800 マイル以上の外洋競技) に適用される船長ならびに乗員のトレーニング資格についてその内容が詳細に規定された。各国はトレーニングコースの設置および合格者の登録制度を至急整え、ISAF へ提出しなければならない。トレーニングコースに ISAF のロゴを使う場合、もしくはトレーニングコース修了者に ISAF 安全教育修了者の証書を発行する場合、各国認証機関はそのトレーニングコースが ISAF 規定に合致していることの ISAF 承認を得なければならない。</p> <p>日本の発言として、レースのみならず一般航海 (クルージング) にも日本では適用させており、SR 原文にもそのように記述することを提案、次回修正審議となった。詳細記述については JSAF 安全委員会へ配布、</p> <p>スポーツボートを対象にした Inshore 競技のための安全規定カテゴリ-5 が 2003 年より新設された。</p>
--	--

ORC 技術委員会	技術資料は JSAF 関係委員会へ配布
ウオーターバラストタンク	最近のウオーターバラストとタンクを備える艇の増加に伴い IMSVPP プログラムに組み込めるかの検討を行った。タンクテストデータの制限から風速 16 ノットまでのダウンウインドについては検証できるものの、Fn0.6 以上の艇で正確性を欠く、よって来年度までにデータを修正することで今年 2003 年 IMS は実験証書とする。 ただしスタビリティ-Index は 5 度改善されるため IMS201 項を 5 度変更する。
IMS と ORCC 精度比較	フランスからの提案にしたがって、IMS,ORCC レーティングの比較が検討された、ドイツのグループの測定結果も加え同艇を全計測、Default で比較すると 0.5 パーセント + - 0.25 パーセントの分布が得られた。まったく同じ VPP を使用し測定を省いたところには、省くことによって有利が出ないために僅かの不利を意図的に入れているためである。
オーリン・スティーブンス氏のコメント	この件に関しオーリン・スティーブンス氏は IMS と ORCC は今完全にトラップに入っている、IOR の失敗を思い出さないといけない。 ユーザーに対する簡単な理解しやすいシステムでなければならない、正確性のみを追求してはならない、今わかりにくいハンディキャップシステムになりつつある。 もう一度基本の理念に戻って欲しい。  技術委員会のタンクテストを含む研究活動の資金に不足が出ているため各国の寄付を御願いたい、2003 年度で 50000 ドルを集めたい。
ISAF 副会長 ORC 役員 D.Karett のコメント	50000 ドルの研究資金が本当に必要なのか、無駄にならないか検証が必要である。再度検討して欲しい

ORC クラブ フランスの提案	ORC はまったく同じレーティングシステムのパッケージをまったく違う 2 つのマーケットに提供している。 IMS マーケットは金がいくらかかるかはまったく気にしないルール of 正確性を追及する人たちである。ほんの僅かの International レベルのレースを楽しむ人たちは僅か世界の 5 カ国にその 70 パーセントが集中している。 他方、ORCC についてはレーティングに関する僅かな知識しか持たずクラブレース中心で楽しむ人たちに使われ、11 カ国にその 90 パーセントが集中しており、うまくこのようなクラブレーサーに合わせる事ができればもっと受け入れられるだろう。 現在の VPP はその正確性を求めるあまり、ボートの多様性の入力を拒否しすぎている。( the Credit for towing a bucket ) ORC は可及的速やかに世界のマジョリティーが望んでいるシステムの構築にその戦略を展開するよう考え直すべきである。 例えば以下のような項目の扱いについて、現在まったく誤っている。 ファーリングジブ、ライフラフト、セイル面積の扱い、軽量艇の扱い、ウイングキール、メインローチの扱い、ウオーターバラスト、2 枚ラダ、2 枚キールその他。
--------------------	---

<p>計測委員会</p> <p>各国の証書発行の境界について</p>	<p>審議事項および詳細技術資料については JSAF 関係委員会に別配布</p> <p>日本においては、ロシアと加盟団体津軽海峡の共同主催によるナホトカレース、韓国と加盟団体外洋玄海とのアリランレース、また中国とのチンタオレースなど共通レーティングシステムの証書発行に付いての提案がなされている。しかしながら証書発行については各国の統括権限を持つ連盟もしくは協会に必ずしも外洋を代表する機関が無い場合があり、日本が勝手に証書を発行することも、今までは認められなかった。今回の計測委員でそのプロセスを規定した、また中国、ロシア、韓国の連盟の承認のもとで日本で計測代行、証書発行を可能にすることとなった。</p> <p>以上日本からの提案を審議、可決された項目である。(詳細取決め、同意書の交換は各国との間で必要)</p>
------------------------------------	---

<p>その他</p> <p>Empirical 委員会</p> <p>各国連盟の組織率の向上に付いての議論</p> <p>Youth 委員会</p> <p>カナダの委員 Peter と今後意見交換を約束</p>	<p>技術資料(ディンギーのヤードスティック No も含む)あり</p> <p>IMS・ORCC 以外のハンディキャップ RORC の IRC-C が約 5400 艇 30 カ国の登録を受けて有名ですがその他のシステムでは、アメリカで約 2 万艇(VPP ベースのアメリカキャップは 500 艇)、フランスで 8000 艇、ドイツで 2500 艇、ニュージーランドで 1500 艇、UK で 1500 艇、など多くの簡易型ハンディキャップおよびヤードスティック NO など使用する会員が多数あり、この底辺を会員に取り入れることで大きな組織率を上げている、ここが重要であるとの議論を行った。</p> <p>JSAF 連盟も運営の基礎として、世界が取っている戦略を考慮すべきと思える。</p> <p>各国インストラクターとコーチを食べさせていけるようなシステム作りに悩んでいる。各国ともクラス協会単独で個別に対応するに無理があり各国連盟で育成系計画をやったほうが良いとの方向である。インストラクターとコーチの統合を目指すとの考えがコンセンサス。委員会では資格制度の評価制度、国際間交換制度などを具体的課題にし、ISAF 制度としての検討をする。</p> <p>12 歳以下の大会でのプレッシャーが問題視されていて、メジャー大会の参加制限競技会の長さ、などが議論された。</p>
---	--