



# 船舶警報通報 (SSAS) について

海上保安庁情報通信企画課

小池貞利

# 背景

- 目的：船舶がテロ攻撃などを受けたときの陸上機関への通報
- 改正SOLAS条約にて船舶に搭載義務付け(XI - 2章第6規則)

# 一般の遭難信号との相違

- 遭難信号

- 最寄の沿岸国の救難調整本部(RCC)への通報(幅広く、できるだけ多くの者に向け発射)
- 迅速な救助の要請

- SSAS

- 旗国の権限有る機関への通報(旗国だけに隠密裏に発射)
- 必要な場合には、旗国から沿岸国に対して支援要請

# 通報手段

- 通報手段は、各国が自国籍の船舶に対し、独自に設定(言い換えると国際標準不在)
- 日本は、現在のところ、次の2つの手段による海保への通報を承認
  - －インターネットE - Mail
  - －コスパス・サーサットSSAS

# コスパス・サーサットSSAS

- 平成15年10月にロンドンにて開催されたコスパス・サーサット理事会にて信号方式等の基準を承認し、導入を決定
- 日本では、コスパス・サーサット地上設備を運用する海保が、業務管理センター(MCC)のソフトウェアを改修し、担保

# SSASの主な問題点

- 誤発射

- 遭難信号の誤発射率は、90パーセント以上
- SSASについても、同様の率で誤発射が予想される。
- 遭難信号の場合、RCCが船舶に電話 / 無線等により連絡し、誤発射か否かを確認
- SSASの場合は、船舶に対して確認行為ができない。(通報したことがテロリストにばれたら船員が殺される。)