

船舶の避難場所に関する研究 ーマラッカ・シンガポール海峡における検討ー

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-04-17 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 山地, 哲也, YAMAJI, Tetsuya メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15053/0000000104

【研究ノート】

船舶の避難場所に関する研究
—マラッカ・シンガポール海峡における検討—

Study on Issues relating to Places of Refuge for Ships:
Consideration for Straits of Malacca and Singapore

山地 哲也

Tetsuya YAMAJI

1 はじめに

タンカー等の船体に損傷が生じ、積荷油、燃料油等が流出する、又は、流出する可能性があるような事故に対応するための主要方策は、早期に船体を沿岸の平穏海域に移動・収容し、この海域で積荷である油及び燃料油を他船等に移送し、大規模油濁損害等を防止することである。この船体を収容し所要のオペレーションを行う水域、場所のことを「船舶の避難場所」(Place of Refuge)と称している。

避難場所を巡っては、国際レベルでは国際連合の海事専門機関である国際海事機関(International Maritime Organization)(以下、「IMO」と言う)がタンカーErika号事故(1999年12月、フランスビスケー湾)及びタンカーCastor号事故(2000年12月、地中海モロッコ沖)を踏まえ、2003年12月にIMO総会決議A.949(23)「要支援船舶に対する避難場所に関するガイドライン」(Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance)(以下、「IMOガイドライン」と言う)を採択している。

地域レベルでも避難場所に関する法令、ガイドラインを作成し、対応の枠組みを確立しようとする動きがある。欧州連合(European Union)(以下、「EU」と言う)は、タンカーErika号事故を踏まえ2002年6月に策定した「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」(Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002

establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC)(以下、「船舶通航監視指令」と言う)の中に避難場所に関する規定を設け、その後発生したタンカーPrestige号事故(2002年11月、大西洋スペイン沖)を踏まえ、2009年4月、同指令を改正している。また、2015年11月にはEUは「EUの避難場所に関する運用ガイドライン」(Places of Refuge EU Operational Guidelines)(以下、「EUガイドライン」と言う)を策定した。これらEUの地域レベルでの枠組みは避難場所の要請について加盟国及び加盟国間の調整方策等を規定しており、要支援船舶の状況評価を経て必要とされる場合には船体の避難場所への収容を促進するものとなる。

アジア地域においては現時点では避難場所に関する地域的枠組みは存在しないが、海上交通の要衝とされる「マラッカ・シンガポール海峡」(以下、「マ・シ海峡」と言う)では現在、「沿岸国技術専門家会合」(TTEG: Tripartite Technical Experts Group)及び「協力メカニズム」(Cooperative Mechanism)の枠組みを利用し、避難場所に関する海峡周辺国の調整、対応方策の確立に向けた検討が行われている。成果物としてのガイドライン等の策定には今しばらくの時間を要するであろうが、この動きはアジア地域の避難場所に関する地域的協力枠組みをリードする先例として位置づけることができるであろう。

本稿においては、今後の避難場所に関する研究の基礎資料とすべく、避難場所に関する国際的及び欧州の地域的動向を踏まえた上で、マ・シ海峡における避難場所に関する海峡周辺国の調整、対応方策の検討の動きを研究ノートとして整理することとし、次の通り構成する。2では避難場所を巡る国際的動向としてIMOにおいて採択されたIMOガイドラインについて、3では避難場所を巡る欧州の動向として欧州連合の避難場所に関する法令及びガイドラインを概説する。4では2013年から行われているマ・シ海峡における避難場所に関する検討の状況を時系列的に整理する。5ではこれまでの記述を踏まえ研究のまとめを行い、マ・シ海峡における避難場所に関する検討の方向性を提示する。

2 避難場所を巡る国際的動向¹⁾

船舶の避難場所を巡っては、国際的にはIMOにおいて2003年12月に開催されたIMO第23回総会においてIMOガイドラインを採択した。避難場所について「要支援船舶が当該船舶についてその状況を安定させ、航海上の危険性を軽減し、人命及び環境を保護することを可能とする行動をとることができる場所」と定義し、沿岸国に対し要支援船舶の避難場所への受け入れ義務の存在を前提としないとの立場をとり、IMOガイドラインに附属する基準に従い合理的に可能と判断される場合には、沿岸国は要支援船舶を避難場所に収容すべきとの方向性を示している。IMOガイドラインでは、避難場所についてその特徴及び運用指針について次の通り規定している(各項の文末数字はIMOガイドラインのパラグラフ番号)²⁾。

- ・ 船舶が事故に遭遇した際、進行する状況から損害又は汚染を防止する最善の方策は、その積荷及び積載油を軽減し、損傷を補修することであろう。このような運用は避難場所において実施するのが最適である(1.3)。
- ・ 避難場所への入域の承認はケースバイケースにより政治的判断を伴うことになろう。この場合、避難場所への収容により影響を受ける船舶及び環境に対する有効性、並びに、沿岸域付近に入域した船舶から生じる環境に対するリスク間のバランスを十分考慮することになろう(1.7)。
- ・ 沿岸国は、避難場所への収容の承認が要請された場合にはこれを認める義務は生じないが、公平な見地ですべての要因及びリスクを評価し、合理的に可能と判断される場合には避難場所を与えるべきである(3.12)。

特にパラグラフ 3.12 は、IMO における避難場所に関する審議の結果を象徴する規定である。これは、IMO ガイドラインは条約のように法的拘束力を持たず、任意的性格を有するものであり、船体の避難場所への収容について要請が行われた際には、避難場所への収容に関する義務又は原則の存在を前提としない立場をとり、本ガイドラインを踏まえ状況等を評価し、

その收容の是非については沿岸国の当局が合理的に判断することを期待するものであり、IMO ガイドラインの任意的指針としての限界を表している³⁾。

IMO ガイドラインが採択された後、数回の IMO の関係委員会において万国海法会(CMI : Comite Maritime International)、国際海運会議所(ICS : International Chamber of Shipping)等の団体から避難場所に関する法的拘束力を有する国際文書検討の提案、追加的事項の審議の提案が行われたものの、避難場所については IMO ガイドラインを踏まえ対応するとの方向性が確認されている⁴⁾。

3 避難場所を巡る欧州の動向

避難場所を巡る地域的動向としては注目されるのは過去、船舶の避難場所に関連する事案⁵⁾を経験した欧州の対応例である。EU は以下の通り、船舶の避難場所に関する規定を含む指令を採択すると共に、コンテナ船 MSC Flaminia 号事故(2012年7月、大西洋中央部)の経験を踏まえ EU 加盟国間でこの指令の協調した運用を図ることを目的として EU ガイドラインを策定している。

(1) 船舶通航監視指令

EU は、2002年6月27日に船舶通航監視指令を採択し⁶⁾、その指令中に船舶の避難場所に関する規定を設けた。その後、タンカーPrestige 号事故(2002年11月、大西洋スペイン沖)を踏まえ、2009年4月には同指令の改正が行われた⁷⁾⁸⁾。改正船舶通航監視指令に含まれる避難場所に関連する現行の主要規定は、以下の通りである。

第20条(要支援船舶の收容に関する権限ある当局)

1. 加盟国は、オペレーションに際し、要支援船舶の收容に係る自らの考えに基づき独立した決定を行うために、必要な専門性及び権限を有する1つあるいは複数の権限ある当局を指定しなければならない。
2. [略]
3. パラグラフ1)に規定する当局は、専門的知識に係る交換を行い、本

条に基づきとられる措置を改善するために定期的に会合しなければならない。これら当局は、特別の状況を考慮し、いかなる時においても会合することができる。

第20条a(要支援船舶収容に関する計画)

1. 加盟国は、自国の管轄水域にある要支援船舶によってもたらされる脅威(適用可能な場合、人命及び環境に対するものを含む)に対応するために、船舶収容に関する計画を策定しなければならない。第20条パラグラフ1に規定する当局は、本計画の策定及び実施に参画しなければならない。
2. パラグラフ1に規定する計画は、IMO総会決議A.949(23)及びA.950(23)に基づき、関係機関と調整を踏まえ策定され、少なくとも以下の事項を含むものでなければならない。

[以下、略]

第20条b(船舶収容の決定)

第20条パラグラフ1に規定する当局は、第20条aに規定する計画に基づき実施する事前状況評価に引き続き、避難場所への船舶の収容について決定しなければならない。当局は、船舶の収容が人命及び環境の保護のために最善と認める場合には、船舶の収容を認めるよう確保しなければならない。

(2) EU ガイドライン

従来、欧州周辺海域において発生した避難場所に関係する事案は、沿岸域を航行中の船舶に係わる事故を契機とし特定の沿岸国に対し避難場所への収容を求めるものであり、上記(1)の船舶通航監視指令もこのような事案への対応を前提として策定されたものと考えられる。これに対し2012年7月に発生したコンテナ船MSC Flaminia号事故は、米国から欧州に向け航行中、大西洋の中央部において同号に火災、爆発が発生し、その後避難場所への船体の収容を求めるものであった。これは大洋上で

発生した事故であり、従来の事案のように避難場所収容要請の対象となる特定の沿岸国が存在するものではなかった。また、改正船舶通航監視指令第20条aパラグラフ1は加盟国に対し「自国の管轄水域にある要支援船舶によってもたらされる脅威に対応するために、船舶収容に関する計画」を策定することを義務づけているが、これは各国の管轄水域内で発生する事案を対象とするものであり、一国以上の加盟国が関与し、あるいは、加盟国の管轄水域以外の水域で発生する事故についてはこれを対象とする指針などはなかった。これらの問題を踏まえ EU においては船舶通航監視指令に加え船舶の避難場所問題について更なる検討を進め、避難場所を必要とする事案において一国以上の国が関与する、又は、加盟国の管轄水域外で発生する事案への対応に焦点を当て、2015年11月、避難場所に関する地域的運用指針として EU ガイドラインを策定した⁹⁾。この EU ガイドラインの特徴は以下の通りである¹⁰⁾。

- ① EU ガイドラインはその目的を「多くの場合において避難場所の要請に発展する状況は、一つの加盟国のみが関与し、同国によりその管轄下において対応が行われるであろう。しかしながら、一国の下にある状況が近隣の加盟国や事故発生位置の周辺の加盟国が関与する状況に変化する事案も想定される。EU ガイドラインは、[改正船舶通航監視指令第20条aにより加盟国が策定する] 国の計画を補完し、一国以上の国が関与する可能性があり、又は、事故が加盟国の管轄水域外で発生した場合に適用する」¹¹⁾旨規定する。
- ② EU ガイドラインはその性格を「強制的性格を有するものではないものの、船舶通航監視指令の基本的規定のより一層調和した適用を意図しており、新たな法的義務を意味するものではなく、また、現行の法的義務に代わるものではない」旨¹²⁾規定する。これは避難場所への要支援船舶の収容について IMO ガイドラインと同様に義務又は原則とするものではないとの方向性を維持しつつ、複数の加盟国が関与する可能性のある事案を前提として改正船舶通航監視指令に基づき、各加盟国が調和した対応をとることを求めている。

- ③ EU ガイドラインは上記②のように強制的性格を有するものではなく、また、要支援船舶を避難場所へ収容する義務又は原則を規定するものではないが、避難場所への収容を求める事案に係る対応原則ついて「対応オペレーションに関与する各国は、避難場所の提供能力を調査すべきである。避難場所に係る要請は、商業的又は金銭的理由で拒否することはできず、避難場所の要請又は避難場所候補域の選択は商業的利益をその主要要因とすべきではない。安全ではないと認める場合を除き、調査なく拒否すべきではない」¹³⁾旨規定する。
- ④ EU ガイドラインは事故対応の調整責任について「[事故船舶] 船上の状況の進展、又は、関係国間(言い換えれば避難場所の提供が可能な国)で合意された協定により、移管される可能性がある。他の沿岸国への調整の移管は、調整を引き継ぐ国から事案に係る当初の責任を有していた国に正式の通知を行うことにより完了する」¹⁴⁾旨規定し、一つの加盟国から他の加盟国への調整責任の移行について定めている。
- ⑤ EU ガイドラインは、「権限ある当局は、避難場所の指定の是非を決定する責任がある。災害を回避しなければならない場合には、権限ある当局による避難場所の指定の是非の決定は特にタイミングよくなされなければならない。このため権限ある当局は、必要とされる場合には介入し、必要な指示を発する権限を有する」¹⁵⁾と規定する。これは、改正船舶通航監視指令第 20 条パラグラフ 1 に規定する「要支援船舶の収容について『独立した決定を行う』」とする権限ある当局の特性を踏まえたものである。要支援船舶に係る状況が急速に進展、悪化する可能性がある場合には、関係者のコンセンサスを形成する時間的猶予等はなく、加盟国において指定された権限ある当局が要支援船舶の避難場所への収容の是非等について独立して決定する権限を有していることを表している。
- (3) EU ガイドライン適用事例：自動車運搬船 Modern Express 号事故
2016 年 1 月 26 日、欧州西域のビスケー湾において自動車運搬船 Modern Express 号事故が発生し、この事故対応に際しては EU ガイドラインが適用された。EU ガイドラインの規定を踏まえ、船体の避難場所へ

の収容要請について関係沿岸国による調整を行い、事故発生から 8 日後にスペイン Bilbao 港を避難場所として船体収容が実施された。EU ガイドラインを適用することにより成功裏な対応がなされたとして船舶所有者の国際的団体である国際海運会議所は前向きな評価を行っている¹⁶⁾。

4 マ・シ海峡における避難場所に関する検討

(1) マ・シ海峡の概要・通航動静

マ・シ海峡は「マラッカ海峡」と「シンガポール海峡」の 2 つの海峡で構成されている。それぞれの海峡の長さ、幅は、マラッカ海峡は長さ：約 970 km、幅：西口 396 km、東口 20 km であり、シンガポール海峡は長さ：約 90 km、幅：西口 20 km、東口 35.7 km である。マ・シ海峡は、年間 12 万隻以上の船舶が通航する世界で混雑している海峡の 1 つである¹⁷⁾。

(2) 避難場所に係る検討枠組み

マ・シ海峡における避難場所に関する海峡周辺国の調整、対応方策の検討は、沿岸国技術専門家会合及び協力メカニズムを利用して行われている。それぞれの概要は以下の通りである。

① 沿岸国技術専門家会合

この沿岸国技術専門家会合は、マ・シ海峡の航行安全を確保し、海洋環境を保全する共に同海峡の船舶の安全性の促進を図ることを目的として 1977 年、マ・シ海峡沿岸国であるインドネシア、マレーシア及びシンガポールの外務大臣の合意によって設立されている。この合意において作成されたガイドラインは沿岸国技術専門家会合の付託事項 (TOR: Terms of Reference) となっており、航行の安全性を促進すること、マ・シ海峡の汚染防止方針及び方策の実施について協力、調整を図ること、及び、IMO 及びマ・シ海峡利用国との間で分離通航方式 (TSS: Traffic Separation Scheme) について協議することをその内容とする¹⁸⁾。この沿岸国技術専門家会合は下記②の多様な地域と専門分野の参加者が情報・意見を交換する「協力フォーラム」(Cooperation Forum) とは異なり、航行安全や環境保全に資する具体的なプロジェクトの採

否がインドネシア、マレーシア及びシンガポールの海峡沿岸 3 カ国によって議論される¹⁹⁾。

② 協力メカニズム

この協力メカニズムは、2001年9月11日の米国同時多発テロを契機に海上交通路のセキュリティ対策の必要性が唱えられ、また、多くの国によるマ・シ海峡の利用(通航量)増大が予想されたことなどから、航行安全および環境保全に関する沿岸国と利用国との協力関係の構築が検討され、2007年9月にIMOとシンガポール政府主催の国際会議において沿岸国および海峡利用国50ヶ国等が参加し、その創設が合意された。協力メカニズムは、国際航海に利用される海峡(国際海峡)の安全確保等について海峡利用国と海峡沿岸国間の協力を規定する国連海洋法条約(UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea)第43条の規定²⁰⁾を世界で初めて具体化したものである。協力メカニズムは、対話及び意見交換の場としての「協力フォーラム」、プロジェクト実施の調整の場としての「プロジェクト調整委員会」(Project Coordination Committee)及びマ・シ海峡利用国その他の利害関係者からの拠出金の運営調整に関する場としての「航行援助施設基金」(Aids To Navigation Fund)の3つの要素で構成され、その運営にはマ・シ海峡沿岸3カ国だけでなく海峡利用国等の利害関係者等も参加し、透明性の確保を図っている²¹⁾。

(3) 避難場所を巡る検討

マ・シ海峡における避難場所に関する海峡周辺国の調整、対応方策の検討は、沿岸国技術専門家会合及び協力メカニズム、その中でも特に協力フォーラムの場を利用して行われている。これまでの検討状況を時系列的に整理する。

① 第6回協力フォーラム会合(2013年10月7~8日、バリ(インドネシア)開催)

この第6回協力フォーラムにおいてマ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関する基準を喫緊の課題として作成する必要性が

認識され、マレーシアが次回(第7回)協力フォーラム(ランカウイ島(マレーシア)で開催)において本件を正式に提案することが合意された²²⁾。

② 第7回協力フォーラム会合(2014年9月22~23日、ランカウイ島(マレーシア)開催)

上記①に記したように、この第7回協力フォーラムにおいてマレーシア海事局(Marine Department Malaysia) Mohd Fairouz Rozali は、「マ・シ海峡における船舶の避難場所に係る予備調査」(Feasibility Study on the Places of Refuge in the Straits of Malacca and Singapore)と題する提案を行った。協力フォーラムは、マ・シ海峡における船舶の避難場所に係る予備調査に関するマレーシアの提案を確認すると共に、第39回沿岸国技術専門家会合において承認されれば、IMO がマレーシアの提案に対し IMO マ・シ海峡信託基金(IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund)から資金提供が可能であると述べたことを確認した²³⁾。マレーシア提案の概要は以下の通りである²⁴⁾。

1) 背景

- (a) 船舶の避難場所に関連して IMO 総会決議 A.949(23)「IMO ガイドライン」及び A.950(23)「海事支援サービス」²⁵⁾を採択
- (b) 船舶の避難場所に関連する事故として、タンカー Erika 号事故(1999年12月、フランスビスケー湾)、タンカー Castor 号事故(2000年12月、地中海モロッコ沖)、タンカー Prestige 号事故(2002年11月、大西洋スペイン沖)及びケミカルタンカー Maritime Maisie 号事故(2013年12月、韓国釜山沖)が発生

2) マ・シ海峡の現況

- (a) マ・シ海峡においては様々な製品を海上輸送
- (b) 油、ガス及びケミカル物質のような危険物も輸送
- (c) 2013年、クラン(Klang)VTS(Vessel Traffic Service)に対し 77,793 隻の船舶交通を通報(コンテナ船:31.62%、タンカー:23.46%、ばら積み船:16.23%、VLCC(Very Large Crude Carrier)／深喫水船:6.19%)

- 3) マ・シ海峡における船舶の避難場所に係る予備調査プロジェクトは
3 フェーズに分けて実施
- (a) 第1フェーズ：協議、データ収集、課題抽出、現地調査、結果・
勧告
 - (b) 第2フェーズ：ガイドライン策定、避難場所案に関する手順・ガ
イドライン検討、コメント抽出
 - (c) 第3フェーズ(地域的ワークショップの開催)：普及、方法・ベス
トプラクティス、環境及び経済的影響、意思決定
- ③ 第39回沿岸国技術専門家会合(2014年9月24~26日、ランカウイ
島(マレーシア)開催)

本会合においてマレーシアは、「マ・シ海峡における避難場所に係る予備調査に関する概要」(Concept Paper on the Feasibility Study of the Places of Refuge in the Straits of Malacca and Singapore)について今後の検討内容を示す付託事項等を内容とする提案を行った(提案の概要については下記⑤で記載)²⁶⁾。沿岸国技術専門家会合は本提案を確認した上で、シンガポール及びインドネシアは[今回の会合では本提案の承認を行わず、]付託事項について検討するための時間を確保することを要請した。これを受け本会合は、マ・シ海峡沿岸国が付託事項について検討を行った後、次回(第40回)沿岸国技術専門家会合に本提案を再度提出することに合意した。沿岸国技術専門家会合はまた、本会合の承認に従い本件調査のためにIMO マ・シ海峡信託基金から50,000ドルが支弁されることを確認し、本提案に対する国際海運会議所による支援の意思を確認した²⁷⁾。

- ④ 第8回協力フォーラム会合(2015年10月5~6日、シンガポール開催)

本会合において国際海運会議所は、マ・シ海峡の海洋環境保護に関連し、マ・シ海峡における海洋環境保護のために避難場所対応を含む統合されたアプローチの必要性を強調した。IMOは、マ・シ海峡沿岸国及び他の利害関係者に対し、マ・シ海峡において避難場所を要請する船舶に係る一連の基準を策定することを促進し、このような取組み

に対して資金的援助を提供する用意がある旨、表明した。マレーシアは、国際海運会議所及びIMOのコメントを歓迎すると共に、協力フォーラムに対し第40回沿岸国技術専門家会合において避難場所に係る審議を行うことを報告した²⁸⁾。

⑤ 第40回沿岸国技術専門家会合(2015年10月7～8日、シンガポール開催)

第39回沿岸国技術専門家会合(2014年9月24～26日、ランカウイ島(マレーシア)開催)においてマレーシアから「マ・シ海峡における避難場所に係る予備調査に関する概要」を提案したが、シンガポール及びインドネシアから付託事項の検討時間確保の要望があり、本会合で改めてマレーシアは「マ・シ海峡における船舶の避難場所に係る特定及び指定の予備調査に関する概要」として提案を行った(上記③)。このマレーシア提案は新規プロジェクト11「マ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関するガイドラインの策定」(Development of Guidelines on the Places of Refuge for Ships in Need of Assistance in the SOMS)として承認された²⁹⁾。マレーシア提案の概要は以下の通りである³⁰⁾。

1) 調査の必要性

- (a) マ・シ海峡は海上輸送活動から様々なプレッシャーを受け続けている。これらのうち懸念すべきものは、運航及び事故に伴う船舶からの油等の排出であり、また、海洋環境に油及び化学物質が流出し大災害に発展する事故の可能性もある。特にばら積み船及びコンテナ船の他、油、油精製品、化学物質及びガス物質を輸送するタンカーによる海上輸送活動の増加傾向及び船舶の大型化の進展を前提とすれば、分離通航方式、強制報告制度(Mandatory Reporting System)、船舶自動識別装置(AIS: Automated Identification System)及び航行援助施設など既存の方策に加え、マ・シ海峡の航行安全及び海洋環境保護を促進するための更なる方策を講じることが重要である。

- (b) マ・シ海峡における重大な汚染の脅威は、海洋環境の保護及び船舶交通の安全を維持する沿岸国にとって常に直面している課題である。船舶の座礁及び油又は化学物質の流出のような事案が生物多様性に富む海洋エリアで発生した場合には、環境に与える重大な影響の極小化を図ることは非常に困難である。これは、世界の中でも最も船舶交通が輻輳し重要な通航路であるマ・シ海峡においては、一層危機的な問題である。
- (c) このため、マ・シ海峡を安全かつ広く航海に供するために沿岸国が講じる既存の方策に加え、船舶交通の安全性を確保し、海洋環境を保全するための方策としてマ・シ海峡における船舶の避難場所の問題について沿岸国が検討を行う必要がある。

2) 調査の目的

この調査は、マ・シ海峡における船舶の避難場所の特定の可能性について評価を行うことを目的とする。

3) 調査の方法

IMO 推薦のコンサルタントに依頼し、コンサルタントにより以下の事項を実施し、対象地域の避難場所の特定の可能性について評価を行う。

(a) 第1フェーズ：データ収集

- (i) 本調査のリード国であるマレーシアの海事当局の責任者と面談し、この任務について議論し、説明を行うこと。
- (ii) 避難場所の目的、沿岸国の義務及び避難場所の要請への対応について説明し、議論すること。
- (iii) マ・シ海峡沿岸国内の関連データ及び情報を収集すること。
- (iv) 避難場所の指定に関する課題を説明し、現在世界で指定されている避難場所に関する情報を提供すること。
- (v) 各沿岸国を2日間の日程で訪問し本プロジェクトの目的を提示した上で関係当局と議論し、それぞれの見解を確認すると共に、関係する場所を訪問し必要な助言等を行うこと。
- (vi) マレーシア海事局に対し、勧告案及び結論案を提示すること。

(vii) 実施する評価及び作業、マ・シ海峡沿岸国の検討事項、国及び地域レベルで実施すべき行動の計画を記載する報告書案を準備すること。

(b) 第2フェーズ：ガイドライン作成

(i) 避難場所は広範囲の汚染発生のリスクを最小化し、航路に対するリスクの可能性を軽減することを目的とするものであり、避難場所の提供が要請された場合に適切な判断を行うためにマ・シ海峡沿岸国の意思決定等を支援するガイドラインを策定することが適当である。

(ii) IMO ガイドラインを踏まえ避難場所の指定についてマ・シ海峡沿岸国を支援するために、要支援船舶に対する避難場所の指定に関し、現地調査を踏まえ作成するマ・シ海峡地域の避難場所案と共に、意思決定過程において沿岸国が従う一連の手続及びガイドラインを準備する。

(iii) マ・シ海峡沿岸国による検討のため、また地域のワークショップで議論するために、ガイドライン案を沿岸国に回付する。

(c) 第3フェーズ：ワークショップ開催

ワークショップは、海洋汚染緊急時計画に関与する政府当局に所属する幹部職員、船舶通航監視に係る港長及び幹部技術職員を対象として開催し、以下の事項を実施する。

(i) 要支援船舶に対する避難場所の指定及び計画に関連する事項について参加者に説明し、普及を図る。

(ii) 要支援船舶に対する避難場所のエリアを指定、計画する際に従うべき方法及びベストプラクティスについて議論する。

(iii) 避難場所の指定に関連する環境上及び経済的な影響について議論する。

(iv) 避難場所について計画し、指定を行う場合に意思決定を促進するために必要となる知識及び情報を提供する。

- (v) 要支援船舶に対し避難場所を指定する場合の意思決定を促進するためにマ・シ海峡沿岸国によって適用する手続を議論し、ガイドラインを準備する。
 - (vi) 沿岸国技術専門家会合において検討及び承認するためのガイドライン案について合意する。
- 4) 調査に要する費用

本調査に要する費用の計画は以下の通りであり、IMO マ・シ海峡信託基金から支弁する。IMO/IMO マ・シ海峡信託基金と沿岸国の間の協力については、マレーシア海事局が調整を行う。

フェーズ	費用見積り (US\$)
第1フェーズ - データ収集	15,000
第2フェーズ - ガイドライン作成	15,000
第3フェーズ - ワークショップ	30,000
合計	60,000

- ⑥ 第9回協力フォーラム会合(2016年9月26～27日、ジョグジャカルタ(インドネシア))

本会合においては、第40回沿岸国技術専門家会合(2015年10月7～8日)において新規プロジェクト11として承認された「マ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関するガイドラインの策定」について、リード国であるマレーシアがプロジェクトの進捗状況等の発表を行い、国際海運会議所がEUガイドラインについて発表した³¹⁾。それぞれの発表の概要は以下の通りである。

1) マレーシア発表

マレーシア海事局 Mohd Fairoz Rozali は、本プロジェクトの背景、船舶の避難場所の必要性、プロジェクトの現状等について発表を行った³²⁾。主要事項は次の通りである。

(a) プロジェクトの現状

- (i) マ・シ海峡沿岸3カ国は第40回沿岸国技術専門家会合(2015年10月7～8日)において新規に「マ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関するガイドラインの策定」をプロジェクト11として承認した。

- (ii) IMO マ・シ海峡信託基金から本プロジェクト実施のために資金協力を受けた。
 - (iii) IMO 推薦のコンサルタントとして英国の閣僚権限代行 (Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention)(以下、「SOSREP」と言う)Hugh Shaw を任命した³³⁾。
- (b) 2016～2017年の活動
- (i) 第1回ワークショップ
2016年11～12月の3日間、第1回ワークショップを開催し、マ・シ海峡に関係するデータ及び情報を収集し、関係当局と本プロジェクトの目的について議論を実施し、それぞれの見解を確認すると共に、関連する場所の調査を踏まえ助言を行う。
 - (ii) 第2回ワークショップ
2017年2～3月の3日間、第2回ワークショップを開催し、実施する評価及び作業、マ・シ海峡沿岸国の検討事項、国及び地域レベルで実施すべき行動の計画を記載する報告書案について議論を行う。
 - (iii) シミュレーション
マ・シ海峡における避難場所設定に係る油流出モデル及びシミュレーションデータベースの検討を行う。
- 2) 国際海運会議所発表
- 国際海運会議所 Marine Director John Murray は、マ・シ海峡の避難場所に関するガイドラインの検討のための先行モデルとして EU ガイドラインの概要について発表を行った³⁴⁾。発表の主要事項は以下の通りである。
- (a) EU ガイドライン策定の背景
 - (i) 2012年のMSC Flaminia号事故対応
 - (ii) EUにおいて専門家グループ設立
 - (iii) 関係国及び産業界を含む協力及び情報共有の必要性を認識
 - (iv) 既存枠組みの実施を焦点

(b) EU 協力グループの活動

- (i) 2015年11月にEUガイドラインを採択し、2016年1月27に欧州議会が本ガイドラインを支持
- (ii) IMO第96回海上安全委員会にEUガイドラインを文書として提出³⁵⁾

(c) EUガイドラインの必要理由

- (i) 権限ある当局及び産業界の間の協力及び調整強化の必要性
- (ii) 既存ルールの実行のための実際の事故対応を想定したユーザーフレンドリーマニュアルの必要性
- (iii) 政府及び権限ある当局による要支援船舶への対応姿勢に係る方向性修正の必要性

(d) EUガイドラインの適用範囲

- (i) 要支援船舶が避難場所を要請する可能性のある事故の全てのオペレーショナルな状況を対象
- (ii) 各国の運用計画を補完
- (iii) リード及びサポートを行うべき者の明確化

(e) EUガイドラインによる評価

適切なリスク評価を踏まえ一つの国が避難場所を提供することが不適當な場合においても、評価プロセスは船体収容を行うこと適當と思料される他の国と協力し継続されるべきである。

(f) EUガイドラインの構成

初期事故報告・監視・情報収集→調整→避難場所要請→リスク評価・調査→意思決定・結果管理

(g) 要約

- (i) EUガイドラインは、オペレーションプロセスの強化を目的として立案されており、[要支援船舶に対する避難場所提供に係る]積極的姿勢の向上に資するべきである。
- (ii) 原則としてオペレーションに関与する各国は避難場所を提供する能力を調査するべきである。安全ではないと考えられる場合を除き、調査なくして拒否すべきではない。

⑦ 第41回沿岸国技術専門家会合(2016年9月28～29日、ジョグジャカルタ(インドネシア))

本会合においては、プロジェクト11「マ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関するガイドラインの策定」のリード国であるマレーシア海事局 Mohd Fairoz Rozali がプロジェクトの進捗状況等の発表を行い(上記⑥1)と同様³⁶⁾、以下の審議が行われた³⁷⁾。

- 1) シンガポールは、マ・シ海峡における避難場所に関するガイドラインにより沿岸国が避難場所に係る要請を評価する場合にはケースバイケースを原則とすることについて確認を求めた。
- 2) シンガポールはまた、避難場所に係る評価に際し沿岸国を支援するガイドラインを本プロジェクトのフェーズ2で策定することは有益である旨、確認した。
- 3) マレーシアは、マ・シ海峡における避難場所に関するガイドラインを策定するに際しては、EU ガイドラインを参考文書として利用可能である旨、述べた。
- 4) マレーシアはまた、本プロジェクトの第2フェーズでガイドラインを策定とするシンガポールの見解に同意し、これについてはIMO マ・シ海峡信託基金の追加基金の利用可能性についてIMO と協議する必要がある旨、述べた。
- 5) 更にマレーシアは、IMO マ・シ海峡信託基金を利用して2016年及び2017年にワークショップを開催予定である旨、本会合に情報提供を行った。
- 6) 国際海運会議所は、船舶及び海運産業界にとってガイドラインは有益であることから、期限に間に合うようにガイドラインを作成するようマ・シ海峡沿岸国に提案した。
- 7) IMO は、マレーシアに対し情報提供及び検討のためにガイドラインをIMO に提出するよう要請した。

⑧ 第9回プロジェクト調整委員会(2016年9月29～30日、ジョグジャカルタ(インドネシア))

本会合においては、プロジェクト 11「マ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関するガイドラインの策定」について、以下の審議が行われた³⁸⁾。

- 1) マレーシアは、2016 年後半及び 2017 年前半に 2 つのワークショップを開催する予定である旨、述べた。
 - 2) マレーシアは、国際海運会議所の支援について歓迎の意を表明した。
 - 3) インドネシアもまた、国際海運会議所の支援について歓迎の意を表し、海運産業界から多くの参加を求めることを要請した。
- ⑨ 第 2 回アジア海難事故フォーラム(AMCF: Asian Marine Casualty Forum)(2017 年 4 月 27~28 日、シンガポール)

本フォーラムは、上記(2)①、②で記述するマ・シ海峡における沿岸国技術専門家会合及び協力メカニズムの下にあるものではないが、これらの下で進められているプロジェクト 11「マ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関するガイドラインの策定」を実施するために IMO 推薦のコンサルタントとして指定されている英国 SOSREP Hugh Shaw(上記⑤3)、⑥1(a)(iii)参照)が「シンガポール、マレーシア及びインドネシア間の協力」(Regional Cooperation between Singapore, Malaysia & Indonesia)と題する発表を行い、本プロジェクトについて言及している³⁹⁾。主要事項は以下の通りである。

- 1) 2017 年 2 月、ジョホールバル(マレーシア)においてマレーシア海事局が主催し、ワークショップ(4 日間)を開催した。このワークショップにはマ・シ海峡沿岸国のマレーシア、インドネシア及びシンガポール並びに海事産業の代表者が出席し、IMO ガイドライン、EU ガイドラインについて検討を行うと共に、避難場所を必要とする船舶事故に係る課題、地域的協力、リスク評価及び意思決定に焦点をあて意見交換を実施した。
- 2) EU ガイドラインは、既存の IMO 決議、各国の計画を補完するためのガイドラインであり、地域内のベストプラクティス実現の促進、加盟国及び産業界間の手順手続の標準化、全ての関係者間の調整・協

議の改善、意思決定前の調整加盟国によるリスク評価・検査実施の促進を図るものである。

- 3) EU ガイドラインは、十分な情報収集、及び、可能な場合には迅速な意思決定に資するためのオペレーションプロセスの強化を目的として策定された。同時に EU ガイドラインは、政府、関係当局及び産業界における避難場所に係る積極的姿勢の向上に資するものである。原則としてオペレーションに関与する各国は避難場所提供の能力を確認するべきであり、安全でないと考えられる場合を除き、検査なくして拒否なしとすべきである。
- 4) 2009 年以降、EU 加盟国は、改正船舶通航監視指令に従い、オペレーションに際し、要支援船舶の収容に係る自らの考えに基づき独立した決定を行うために、必要な専門性及び権限を有する 1 つ又は複数の権限ある当局を指定するよう求められている。
- 5) マ・シ海峡での避難場所問題を検討するに当たり、以下の事項を提案する。
 - (a) 権限ある当局の指定
各国において権限ある当局又は意思決定者を指定し、これら当局との連絡方法を公表する。これら当局は、定期的に他国の権限ある当局及び産業界と会合する必要がある。
 - (b) 避難場所に係る地域的グループの設置
マ・シ海峡における避難場所問題を検討するために権限ある当局による定期的な会合が必要である。このグループにおいては関係国間の協力関係の向上、海事関係団体(港湾関係者、国際サルベージ連盟(ISU: International Salvage Union)、国際 P&I(Protection and Indemnity Insurance)グループ、国際船級協会連合(IACS: International Association of Classification Societies)、国際海運会議所等)との連絡調整を行い、事故対応中は全ての情報の効率的利用を図り、事故対応の経験・教訓を共有し、主要関係者が関与する実践的訓練の実施を行うことを目的とする。
 - (c) 避難場所に関する各国の計画の策定

この計画は、介入権限に係る法的枠組み、要請手順の特定、リスク評価プロセスの特定、指揮・意思決定者の系統の特定・公表、避難場所候補域又は事故対応に係る戦略の特定を目的とする。

- (d) EU ガイドラインをモデルとしてマ・シ海峡ガイドライン策定
マ・シ海峡において既存の枠組みを補完するガイドラインが必要であり、このためには政府／産業界の規模の小さな作業グループを設置し、地域的ガイドラインを策定し、地域的な訓練により実行可能性のテストを実施する。

5 まとめ

これまでの記述を踏まえ、マ・シ海峡における避難場所に関する検討の方向性を提示し、研究のまとめとする。

- (1) 船舶の避難場所に関係する船舶事故として、近年、タンカーErika 号事故(1999年12月、フランスビスケー湾)、タンカーCastor 号事故(2000年12月、地中海モロッコ沖)、タンカーPrestige 号事故(2002年11月、大西洋スペイン沖)、コンテナ船MSC Flaminia 号事故(2012年7月、大西洋中央部)、自動車運搬船Modern Express 号事故(2016年、大西洋東部海域)等が発生している。
- (2) 避難場所を巡る国際的動向としては、タンカーErika 号事故、タンカーCastor 号事故を契機として、2003年12月に開催されたIMO 第23回総会においてIMO ガイドラインが採択された。IMO ガイドラインは「沿岸国は、避難場所への収容の承認が要請された場合にはこれを認める義務は生じないが、公平な見地ですべての要因及びリスクを評価し、合理的に可能と判断される場合には避難場所を与えるべきである」(IMO ガイドラインパラグラフ 3.12)旨規定しており、要支援船舶側から避難場所への入域要請がなされた場合には、関係沿岸国は船体受け入れの義務又は原則が存在するものではなく、状況に応じケースバイケースで対応することとしている。IMO ガイドラインの採択以降もIMO の関係委員会において避難場所に関する法的拘束力を有する国際文書作成の提案等に係る検討が行われたが、避難場所についてはIMO ガイドラインを踏まえ対

応するとの方向性が確認されており、現段階において IMO ガイドラインは避難場所に係る国際的な共通認識を表す文書と言える。

- (3) 欧州では EU において近年、船舶の避難場所に係る 2 段階の動きがある。一つは船舶通航監視指令に避難場所に関する規定を設けたことである。タンカー Erika 号事故を契機として 2002 年 6 月、船舶通航監視指令が採択され、その後発生したタンカー Prestige 号事故を受け 2009 年 4 月に船舶通航監視指令を改正した。現行の船舶通航監視指令では避難場所に係る主要事項として、・加盟国は独立した決定を行うための権限ある当局を指定する、・権限ある当局は定期的に会合を行い、専門的知識等の交換を行う、・加盟国は IMO ガイドライン等に基づく避難場所への船舶収容に関する計画を策定する、・権限ある当局は船舶の収容が人命及び環境の保護のために最善と認める場合には、船舶の収容を認めるよう確保する、等を規定している。
- (4) EU におけるもう一つの動きは 2015 年 11 月、避難場所に関する EU ガイドラインを策定したことである。上記(3)のように EU においては船舶通航監視指令に避難場所に関する規定を設けたが、これは沿岸域を航行中の船舶に係わる事故について特定の沿岸国に対し避難場所への収容を求めるものに対して適用することを前提としていた。これに対して EU ガイドラインは、2012 年 7 月に大西洋中央部で発生したコンテナ船 MSC Flaminia 号事故対応を契機として策定されたものであり、避難場所を必要とする事案において一国以上の国が関与する、又は、加盟国の管轄水域外で発生する事案への対応について船舶通航監視指令の調和した適用の確保をその目的としている。
- (5) 2016 年 1 月には大西洋東部海域で自動車運搬船 Modern Express 号事故が発生した。この事故対応において EU ガイドラインが適用され、船体の避難場所への収容要請について関係沿岸国が調整を行い、事故発生から 8 日後にスペイン Bilbao 港を避難場所として船体の収容が実施された。これは EU ガイドラインに係る一定の有効性が示された事例と評価される。

- (6) これに対し、従来、アジア海域においては避難場所に係る具体的検討は認められなかったが、2013年10月以降、マ・シ海峡における避難場所問題の検討の必要性が認識され、同海峡に係る沿岸国技術専門家会合及び協力メカニズムの枠組みの下でマレーシアをリード国として「プロジェクト11：マ・シ海峡における要支援船舶に対する避難場所に関するガイドラインの策定」の検討が進められている(以下、策定予定のガイドラインを「マ・シ海峡ガイドライン」と言う)。
- (7) このプロジェクトは、第1フェーズ(データ収集)、第2フェーズ(マ・シ海峡ガイドライン作成)、第3フェーズ(ワークショップ開催)の3段階に分けて実施することとしている。現時点(2017年11月)においてマ・シ海峡ガイドライン案は未だ作成、提示されている段階にはないが、プロジェクトの検討作業を進めるにあたっては、避難場所に係る既存の国際的、地域的な枠組みを参考にしていることが伺える。
- (8) その一つは避難場所に係る国際的な共通認識を表すIMOガイドラインを基本にしようとしていることである。これはマレーシアが第40回沿岸国技術専門家会合(2015年10月7~8日、シンガポール開催)において提案した文書の中の「IMOガイドラインを踏まえ避難場所の指定についてマ・シ海峡沿岸国を支援するために、…ガイドラインを準備する」旨の言及に現れている(上記4(3)⑤3)(b)(ii)参照)。また、第41回沿岸国技術専門家会合(2016年9月28~29日、ジョグジャカルタ(インドネシア))においてシンガポールは、「マ・シ海峡における避難場所に関するガイドラインによりマ・シ海峡沿岸国が避難場所に係る要請を評価する場合には『ケースバイケース』を原則とすることについて確認を求め」ている(上記4(3)⑦1参照)。これは要支援船舶の避難場所収容についてはこれを義務、又は、原則とするのではなく、状況の評価を踏まえケースバイケースで対応することを定めたIMOガイドラインの適用を確認した例と考えられる(上記2中、IMOガイドラインパラグラフ1.7参照)。EUにおいても船舶通航監視指令に基づき「加盟国は避難場所への船舶収容に関する計画を策定する」ことが求められているが、この計画も「IMOガイドライン等に基づく」ものであることとされており(上記3(1)中、改正船舶

通航監視指令第 20 条 a パラグラフ 2 参照)、IMO ガイドラインを基本として地域的枠組みを作成する方向性は、EU 及びマ・シ海峡も共通するものである⁴⁰⁾。

- (9) もう一つは EU ガイドラインをモデルとして参照しようとするのである。これは第 9 回協力フォーラム会合(2016 年 9 月 26～27 日、ジョグジャカルタ(インドネシア))において EU ガイドラインを支持する立場を表明する⁴¹⁾国際海運会議所が EU ガイドラインの概要についてプレゼンテーションを行い(上記 4(3)⑥2)参照)、また、第 41 回沿岸国技術専門家会合(2016 年 9 月 28～29 日、ジョグジャカルタ(インドネシア))において本プロジェクトのリード国であるマレーシアから「マ・シ海峡ガイドラインを策定するに際しては、EU ガイドラインを参考文書として利用可能である」旨発言している(上記 4(3)⑦3)参照)ことから伺うことができる。EU ガイドラインは、2016 年 1 月に発生した自動車運搬船 *Modern Express* 号事故対応に適用され、EU ガイドラインに対する前向きな評価も行われていることから⁴²⁾、マ・シ海峡ガイドライン検討にあっても先行モデルとなり得るものと考ええる。
- (10) 本プロジェクトはマレーシアがリード国として進めることとなっているが、合わせて IMO 推薦の専門コンサルタントとして英国 *SOSREP Hugh Shaw* が任命され、各フェーズでの検討が行われている(上記 4(3)⑤3)及び⑥1(a)(iii)参照)。SOSREP は、船舶の避難場所への船体収容の判断を含む、海上災害事案に係るサルベージ活動に対する閣僚の国家介入権限について法的権限を有する閣僚に代わり政治的影響力から独立して介入権限を行使することをその特徴とし、1996 年 2 月に英国南西部 *Milford Haven* 港外で発生したタンカー *Sea Empress* 号事故、及び、同事故対応を検証したドナルドソン卿による報告書⁴³⁾の勧告に基づき 1999 年に導入されたものである⁴⁴⁾。改正船舶通航監視指令第 20 条パラグラフ 1 は、加盟国は「必要な専門性及び権限を有する 1 つあるいは複数の権限ある当局を指定」する旨規定し(上記 3(1)参照)、本規定に基づき英国においてはこの SOSREP が権限ある当局として指定されている⁴⁵⁾。コンサルタントとして任命された現在の SOSREP *Hugh Shaw* は、避難場所問題

に係る知識及び経験を有すると共に EU ガイドライン策定にも関与しており⁴⁶⁾、これまでの経験等を踏まえ本プロジェクトにおいて有益な助言等を行っている。これは第2回アジア海難事故フォーラム(2017年4月27～28日、シンガポール)における Hugh Shaw による「シンガポール、マレーシア及びインドネシア間の協力」と題する発表に示されている(上記4(3)⑨参照)。

- (11) この発表の中で Hugh Shaw は、本プロジェクトにおいてマ・シ海峡ガイドラインを検討する際には、国際的及び地域的枠組みとしての IMO ガイドライン、EU ガイドラインの検討を行ったことを述べている。これは、マ・シ海峡ガイドライン検討に際しても既存の国際的、地域的枠組みとして IMO ガイドライン、EU ガイドラインを参照する必要性を示すものである。また提案事項として、・権限ある当局の指定、・避難場所に係る地域的グループの設置、・避難場所に関する各国の計画の策定、・EU ガイドラインをモデルとしてマ・シ海峡ガイドラインの策定を掲げている。これら提案事項は、基本的に避難場所問題に係る EU の実行例である。避難場所に関する各国の計画の策定、権限ある当局の指定、及び、避難場所に係る地域的グループの設置は、それぞれ改正船舶通航監視指令第20条、第20条 a(上記3(1)参照)に基づき EU 加盟国が実施すべき事項である。また、EU ガイドラインをモデルとすることについては、政府／産業界の規模の小グループを設置した上でガイドライン案を作成し、このガイドラインを地域的な訓練に適用し、その実行可能性をテストすることを提案しており、これは EU において EU ガイドラインを検討、作成したプロセスである⁴⁷⁾。
- (12) 上記のようにマ・シ海峡ガイドラインを策定するには、IMO ガイドラインを基本として、EU ガイドライン等 EU で採用した枠組みをモデルとしてその検討を実施される見込みであるが、EU とアジアの一つの海域であるマ・シ海峡での避難場所に係る検討の枠組みには一つの相違点がある。これは EU の場合、EU 法令の一形式であり、加盟国に対し法的強制力を有する指令としての船舶通航監視指令において、権限ある当局の指定、権限ある当局の定期的会合の開催、要支援船舶収容に関する計画

の策定等が既に規定され、これら基本的事項の調和した適用を図るために EU ガイドラインが策定されている。これに対しマ・シ海峡では海峡沿岸国であるマレーシア、シンガポール及びインドネシアにおいて共通に適用される EU の船舶通航監視指令と同等の法令は存在しない。マ・シ海峡ガイドライン策定の基本となるべき本プロジェクトコンサルタントである Hugh Shaw の提案事項(上記(11)参照)に対し、関係国が何らかの形式で合意し、国内的措置を図った上でマ・シ海峡ガイドラインを策定、適用することが必要となろう。

6 おわりに

本稿では、避難場所に係る既存の国際的、地域的枠組みを踏まえ、現在検討が行われているマ・シ海峡ガイドラインの検討状況について概説した。IMO ガイドライン採択以降も避難場所に関する条約等国際文書策定の提案がなされるものの、これを審議、実現する可能性は低く、国際的枠組みとして採択されたIMOガイドラインをベースに対応することが現実的かつ共通した認識である。最近ではIMO 第101回法律委員会(2014年4月28日～5月2日開催)においてIMO事務局長は会合の冒頭、「適切な避難場所への接近が必要とされる場合において、これが拒否される事案は少なくはない」、「IMOで採択された方策は最善のものであるが、実際にはこれらの方策だけでは避難場所を緊急に必要とする現実の事故に対応することには効果的ではない可能性がある」、「船舶運航者と沿岸当局の間での情報交換や協議、また、環境及び沿岸地域に対する可能性のある損害を補償する十分な保険の利用可能性を含むオペレーションレベルにおいて何が実施可能なのが問題となろう」旨発言している⁴⁸⁾。これは、船舶の避難場所の問題への対応方策として現行のIMOガイドラインに加え、これを補完する地域的運用レベルの枠組みの策定、適用の必要性を示唆するものと考えられる。避難場所に関する条約等の国際文書の審議、策定が見込めない以上、IMOガイドラインを適用すると共に、これを補完する方策を確立することが現実的な対応策と言えるだろう。注目すべき先行モデルとしては、これまでいくつかの避難場所に関係する事案を経験した欧州においてEUが策定し

た EU ガイドラインがあり、今まさにアジア海域においてマ・シ海峡ガイドラインの策定に向けての検討が行われている。これら検討、運用を通じ、要支援船舶への対応に係る共通認識が高まり、EU ガイドラインが掲げる「安全ではないと認める場合を除き、調査なく拒否するべきではない」を原則とする環境が醸成されるべきものとする。

-
- 1 山地哲也, 「船舶の避難場所に関する研究—EU ガイドラインの検討—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 62 巻 1 号, 海上保安大学校, 2017, 148-150.
 - 2 山地哲也, 「避難場所に関する国際的動向に関する研究」, 『日本海洋政策学会誌』, 第 3 号, 2013, 24-25.
 - 3 山地哲也, 「船舶の避難場所に関する研究—IMO ガイドラインの評価と日本の対応—」, 神戸大学大学院海事科学研究科博士論文, 2015, 15.
 - 4 *Ibid.*, 10.
 - 5 タンカー Erika, Castor, Prestige 号事故がある。
 - 6 Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC, OJ L 208, 5 August 2002, 10-27.
 - 7 Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system, OJ L 131, 28 May 2009, 101-113.
 - 8 船舶通航監視指令改正案の意義、改正案審議の状況、改正船舶通航監視指令の評価は、山地 (2015), *supra* note 3, 47-66 を参照。
 - 9 EU ガイドラインは現行の第 3 版(2015 年 11 月 13 日作成)が欧州海上保安庁(EMSA : European Maritime Safety Agency)のホームページで公開されている。
Available at : <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html> (31 July 2017)
 - 10 山地(2017), *supra* note 1, 158-168.
 - 11 EU ガイドライン「状況」(Context)参照。
 - 12 EU ガイドライン「背景」(Background)参照。
 - 13 *Ibid.*
 - 14 EU ガイドラインパラグラフ 3.4 参照。
 - 15 EU ガイドライン附録 D 意思決定ツール(Decision Making Tool)参照。
 - 16 国際海運会議所ホームページ参照。
Available at:
[http://www.ics-shipping.org/key-issues/all-key-issues-\(full-list\)/places-of-refuge-for-ships-in-distress](http://www.ics-shipping.org/key-issues/all-key-issues-(full-list)/places-of-refuge-for-ships-in-distress) (24 August 2017)
 - 17 公益財団法人マラッカ海峡協議会ホームページを参考とした。
Available at: <http://msc-tokyo.or.jp/custom.html> (31 July 2017)
 - 18 Cooperative Mechanism のホームページ記載事項を仮訳した。
Available at: <http://www.cm-soms.com/?p=component-info&id=1> (1 August 2017)
 - 19 マラッカ・シンガポール海峡レポート 2016 (2015 年のシンガポール連絡事務所の活動報告), 27-28.
Available at: http://nikkaibo.or.jp/pdf/27_1.pdf (9 August 2017)
 - 20 UNCLOS 第 43 条: 航行及び安全のための援助施設及び他の改善措置並びに汚染の防止、軽減及び規制

海峡利用国及び海峡沿岸国は、合意により、次の事項について協力する。

- (a) 航行及び安全のために必要な援助施設又は国際航行に資する他の改善措置の海峡におけ

る設定及び維持

(b) 船舶からの汚染の防止、軽減及び規制

21 日本船主協会作成資料を引用(一部要約)した。

Available at: <https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2010/text/nenpo2010-6-2.pdf> (1 August 2017)

<https://www.jsanet.or.jp/pirate/pdf/ps20141222.pdf> (1 August 2017)

22 第39回沿岸国技術専門家会合マレーシア提案文書, Concept Paper on the Feasibility Study of the Places of Refuge in the Straits of Malacca and Singapore, TTEG39/11/3, 1.

Available at:

<http://www.cm-soms.com/uploads/1/21/TTEG%2039-11-3%20-%20Places%20of%20Refuge,%20Malaysia.pdf> (9 August 2017)

23 マラッカ・シンガポール海峡レポート 2015(2014年のシンガポール連絡事務所の活動報告), 39で第7回協力フォーラム議長サマリー(CF7/8)を掲載。

Available at: http://nikkaibo.or.jp/pdf/26_02.pdf (9 August 2017)

24 第7回協力フォーラムにおけるマレーシア発表パワーポイント資料, Feasibility Study on the Places of Refuge in the Straits of Malacca and Singapore, CF7/7/3.

Available at:

<http://www.cm-soms.com/uploads/2/7/CF7-7-3%20Places%20of%20Refuge,%20Malaysia.pdf> (9 August 2017)

25 第23回IMO総会は、IMOガイドラインと同時に関連文書としてIMO総会決議A.950(23)

「海事支援サービス」(MAS: Maritime Assistance Service)を採択した。海事支援サービスとは

「事故報告を受信し、事故発生について船長と沿岸国当局間の連絡ポイントとしての業務を実施する責任を有するサービス」を言う(IMOガイドラインパラグラフ1.20)。

26 第39回沿岸国技術専門家会合マレーシア提案文書, Concept Paper on the Feasibility Study of the Places of Refuge in the Straits of Malacca and Singapore, TTEG39/11/3.

Available at:

<http://www.cm-soms.com/uploads/1/21/TTEG%2039-11-3%20-%20Places%20of%20Refuge,%20Malaysia.pdf> (9 August 2017)

27 第39回沿岸国技術専門家会合報告書, TTEG39/15, 10.

Available at: <http://www.cm-soms.com/uploads/1/21/TTEG39-15%20Meeting%20Report.pdf> (9 August 2017)

28 マラッカ・シンガポール海峡レポート 2016(2015年のシンガポール連絡事務所の活動報告), 40で第8回協力フォーラム報告書を掲載。

Available at: http://nikkaibo.or.jp/pdf/27_1.pdf (9 August 2017)

29 マラッカ・シンガポール海峡レポート 2016(2015年のシンガポール連絡事務所の活動報告), 27-28.

Available at: http://nikkaibo.or.jp/pdf/27_1.pdf (9 August 2017)

30 第40回沿岸国技術専門家会合マレーシア提案文書, Concept Paper on the Feasibility Study on Identification and Designation for the Places of Refuge from Ships in the Straits of Malacca, TTEG 40/12/2を要約。

Available at:

<http://www.cm-soms.com/uploads/1/42/Annex%20P%20-%20Feasibility%20Study%20on%20the%20Identification%20and%20Designation%20of%20Places%20of%20Refuge%20in%20the%20Malacca%20Strait.pdf> (9 August 2017)

31 第9回協力フォーラム報告書, 4.

Available at:

<http://www.cm-soms.com/uploads/2/56/Final%20Report%20of%209th%20Cooperation%20Forum.pdf> (10 August 2017)

32 第9回協力フォーラムにおけるマレーシア発表パワーポイント資料, Straits Project 11: Development of Guidelines on the Place of Refuge for Ships in Need of Assistance in the SOMS.

Available at:

[http://www.cm-soms.com/uploads/2/56/ANNEX%20G%207.1%20Project%2011%20Development%20of%20Guidelines%20on%20the%20Places%20of%20Refuge%20for%20Ships%20in%20Need%20of%20Assistance%20in%20the%20SOMS%20\(by%20Marine%20Department%20Malaysia\).pdf](http://www.cm-soms.com/uploads/2/56/ANNEX%20G%207.1%20Project%2011%20Development%20of%20Guidelines%20on%20the%20Places%20of%20Refuge%20for%20Ships%20in%20Need%20of%20Assistance%20in%20the%20SOMS%20(by%20Marine%20Department%20Malaysia).pdf) (10 August 2017)

33 SOSREP については本稿 5(10)を参照。

34 第9回協力フォーラムにおける国際海運会議所発表パワーポイント資料, EU Operational Guidelines on Places of Refuge.

Available at:

[http://www.cm-soms.com/uploads/2/56/ANNEX%20G%207.2%20EU%20Operational%20Guidelines%20Place%20of%20Refuge%20\(by%20ICS\).pdf](http://www.cm-soms.com/uploads/2/56/ANNEX%20G%207.2%20EU%20Operational%20Guidelines%20Place%20of%20Refuge%20(by%20ICS).pdf) (10 August 2017)

35 EU 加盟国及び海事関係団体は共同で第96回 IMO 海上安全委員会(2016年5月11日～20日開催)に対し EU ガイドラインに係る情報提供を行っている。MSC96/24/5 (8 March 2016) 参照。

36 第41回沿岸国技術専門家会合におけるマレーシア発表パワーポイント資料, Straits Project 11: Development of Guidelines on the Place of Refuge for Ships in Need of Assistance in the SOMs.

Available at:

[http://www.cm-soms.com/uploads/1/58/ANNEX%20N%206.7%20Straits%20Project%2011%20\(Malaysia\).pdf](http://www.cm-soms.com/uploads/1/58/ANNEX%20N%206.7%20Straits%20Project%2011%20(Malaysia).pdf) (12 August 2017)

37 第41回沿岸国技術専門家会合報告書, 4.

Available at:

<http://www.cm-soms.com/uploads/1/58/Final%20Report%20of%2041st%20Tripartite%20Expert%20Working%20Group.pdf> (12 August 2017)

38 第9回プロジェクト調整委員会報告書, 2.

Available at:

<http://www.cm-soms.com/uploads/8/57/Final%20Report%20of%209th%20Project%20Coordination%20Committee.pdf> (15 August 2017)

39 英国 SOSREP Hugh Shaw のプレゼンテーションパワーポイントは、アジア海難事故フォーラム(Asian Marine Casualty Forum)のホームページから参照可能。

Available at: <http://loc-group.com/amcf/downloads/> (15 August 2017)

40 欧州周辺海域で設立されている地域海計画(Regional Seas Programme)であるボン協定(北海)、地中海行動計画(地中海)及びヘルシンキ委員会(バルト海)でも関連文書の中に IMO の枠組み、又は、IMO ガイドラインを適用する形で避難場所に関する規定を導入している。

山地(2015), *supra* note 3, 69-81 を参照。

41 国際海運会議所ホームページ参照。

Available at:

[http://www.ics-shipping.org/key-issues/all-key-issues-\(full-list\)/places-of-refuge-for-ships-in-distress](http://www.ics-shipping.org/key-issues/all-key-issues-(full-list)/places-of-refuge-for-ships-in-distress) (24 August 2017)

42 一例として国際海運会議所の評価を参照, *supra* note 16.

43 ドナルドソン報告書, Report of Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and their Command and Control (London, Stationary Office, 1999).

Available at:

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/pgr/shippingports/shipping/elc/commandandcontrol> (03 November 2017)

44 SOSREP 制度については、山地(2015), *supra* note 3, 28-43 等を参照。

45 EU 加盟国が指定する権限ある当局のリストは、欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)のホームページから参照。

Available at: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html> (25 August 2017)

46 改正船舶通航監視指令第20条パラグラフ3は「権限ある当局は、専門的知識に係る交換を行い、本条に基づきとられる措置を改善するために定期的に会合しなければならない」旨記載され、この会合が協力グループとして EU ガイドライン策定に関与している。Joint Declaration on the

EU Operational Guidelines on Places of Refuge パラグラフ 3 を参照。

Available at:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/doc/declaration.pdf> (25 August 2017)

47 山地(2017), *supra* note 1, 156-157.

48 IMO 第 101 回法律委員会報告書(LEG101/12, 13 May 2014), 3.

Available at:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/LEG-101-opening.aspx> (29 August 2017)