

船舶の避難場所に関する研究 —
EUガイドラインの検討 —

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/10.15053/0000000111

【研究ノート】

船舶の避難場所に関する研究 — EUガイドラインの検討 —

Issues relating to Places of Refuge:
Consideration of EU Operational Guidelines

山 地 哲 也

【研究ノート】

船舶の避難場所に関する研究
—EU ガイドラインの検討—

Issues relating to Places of Refuge:
Consideration of EU Operational Guidelines

山地 哲也
Tetsuya YAMAJI

〔目次〕

1 はじめに

2 避難場所を巡る国際的動向

- (1) 主要タンカー事故
- (2) IMOガイドライン
- (3) MASガイドライン

3 避難場所を巡る欧州連合の動向

- (1) 船舶通航監視指令制定
- (2) タンカーPRESTIGE 号事故
- (3) 船舶通航監視指令改正
- (4) コンテナ船 MSC Flaminia 号事故
- (5) EU ガイドラインの策定

4 EU ガイドラインの検討

- (1) EU ガイドラインの構成
- (2) EU ガイドラインの考察

5 おわりに

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、「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」と定義される¹⁾。

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(IMO: International Maritime Organization)が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)(IMOガイドライン)を採択している。

また、過去において避難場所に関連する船舶事故を経験した欧州においてはこれまで欧州連合(EU: European Union)が避難場所に関する関係法令を制定するなどの対応を進めてきた。これらは従来の事故事例を踏まえ、沿岸域を航行中の船舶において発生した事故を契機として特定の沿岸国に対し船体の避難場所への収容を求めるものとして対応方策を検討したものであった。今般、EUでは更に検討を進め、2015年11月、「EUの避難場所に関する運用ガイドライン」(EUガイドライン)を策定した。これは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ことを目的とするものであり、要支援船舶への対応方策として一層先進的なものであると考えられる。

このため、本稿ではEUガイドラインの検討を行うこととして研究を進める。2においてはIMOで採択したIMOガイドラインについて概説し、避難場所を巡る国際的動向を概観する。3においてはEUにおける避難場所に関する対応として避難場所に関するEU法令の採択及びその改正規定について述べ、その後のEUガイドライン検討に向けた動きを紹介

介する。4ではEUガイドラインの主要規定について分類、整理を行い、考察することによりEUガイドラインの特徴を明らかにする。

2 避難場所を巡る国際的動向

本項では、主要タンカー事故を踏まえて採択された「要支援船舶に対する避難場所に関するガイドライン」(IMO ガイドライン)等について概説し、避難場所を巡る国際的動向を概観する。

(1) 主要タンカー事故

IMO ガイドラインは、1999年12月にフランス沖合で発生したタンカーERIKA号事故及び2000年12月に地中海で発生したタンカーCASTOR号を契機としてその検討が開始された。これら事故の概要は以下の通りである。

① タンカーERIKA号事故

タンカーERIKA号(37,238DWT、マルタ船籍、シングルハル、1975年日本で建造)は、1999年12月11日、積荷として28,000トンの重質燃料油を積載し、フランスのDunkirkからイタリアのLivornoに向け航行中、甲板上に亀裂が発生した。船長は、当初制御可能と判断したが、翌日(12月12日)、フランスの救助センターに対し、重大な構造上のトラブルが生じた旨の遭難信号を発信し、フランスに対し避難場所の提供及び26名の乗組員の避難を求めた。乗組員は救助されたが、避難場所の提供は拒否された。12月12日、ERIKA号の船体は、南部BrittanyのPointe de Penmarch沖45マイル(83キロメートル)の海上で2つに折損した。船首部分は同日に、船尾部分は翌日に沈没した。積荷のうち重質燃料油14,000トンが流出し、その後、断続的な流出によりフランスのBiscay湾沿岸のFinistère からCharente-Maritimeまでの400キロメートルが汚染された²⁾。

② タンカーCASTOR号事故

タンカーCASTOR号(31,068DWT、キプロス船籍、シングルハル)は、2000年12月26日、積荷として29,500トンのガソリンを積載

し、ルーマニアからナイジェリアに向け航行中、モロッコの Nador 沖において悪天候に遭遇した。12 月 30 日の夜、船体の甲板上に長さ 24 メートルの亀裂が生じた。ガソリン蒸気によるリスクがあるため、乗組員は避難した。船舶所有者が契約したサルベージチームは、船体のコントロールを行い、構造強化のための緊急修理作業を実施した。積荷の性質を踏まえ、複数の港湾が船体の受け入れ要請に対し、これを拒否した。結果的に CASTOR 号は、40 日間にわたり地中海を曳航され、2001 年 2 月 8 日にチュニジア沖合で積荷の移送作業が行われた³⁾。

(2) IMOガイドライン

タンカー ERIKA 号事故(1999年12月)、タンカー CASTOR 号事故(2000年12月)を踏まえ、IMOにおいては2001年5月以降、避難場所に関する検討を行う必要性が高まり、海上安全委員会、法律委員会、航行安全小委員会等での審議を経て、第23回IMO総会(2003年12月開催)において避難場所に関する文書として、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)(IMOガイドライン)を採択した。このIMOガイドラインは、要支援船舶の沿岸域への入域の権利、あるいは、沿岸国による要支援船舶の入域拒否の権利の存在等について議論されている中で⁴⁾、条約のように法的拘束力を有しないものの、避難場所の運用に係る任意の指針として策定された。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における審議過程において、避難場所に係る規定を条約として採択し、要支援船舶については避難場所に収容する原則を確立すべきとの主張も

なされたが、各国等からの賛同を得ることができず⁵⁾、勧告的性格であるガイドラインとして採択されている。条約により避難場所への収容を原則化することは、船体収容により沿岸国に対し新たな油濁損害等を惹起する可能性があることから、審議及び採択当時、関係国は条約化を時期尚早とし消極的な見解を示し、あくまでも勧告的指針とすることが避難場所の国際的枠組みとしての限界であったものと考えられる。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)⁶⁾。

- ・ 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)。
- ・ しかしながら、沿岸域付近に事故に遭遇したような船舶を収容することは、沿岸国に対し、経済及び環境の観点から危険を及ぼすこととなり、地方当局及び住民はこの運用に対し強力に反対する可能性がある(1.4)。
- ・ 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)。
- ・ このような船舶を避難場所に収容することはまた、損害又は汚染による脅威にさらされる沿岸線の範囲を極小化する意味でも有効であろう。しかしながら、避難場所として選択されるエリアは、より深刻な脅威にさらされる可能性がある。貨物移送又は補修が比較的容易に行うことが可能な港湾又はターミナルに船舶を収容する可能性についても、検討されなければならない。このため、避難場所の選択及び利用の決定は、注意深く検討が行われる必要がある(1.9)。

- ・ 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、その収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⁷⁾。IMO ガイドラインが採択された後、数回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⁸⁾。

(3) MASガイドライン

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」(Maritime Assistance Services)(MASガイドライン)を採択している。この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」⁹⁾と定義され、沿岸国は要支援船舶と関係当局間の連絡ポイントとして海事支援サービスを設定することが求められている。海事支援サービスは要支援船舶の避難場所への収容の是非を判断する当局ではなく、要支援船舶と沿岸国の関係機関との間の情報交換の連絡ポイントとして機能する。要支援船舶に関する事項は、この海事支援サービスを通じ関係機関に

伝達される¹⁰⁾。

3 避難場所を巡る欧州連合の動向

本項では、EU における避難場所に関する対応として避難場所に関する EU 法令の採択及びその改正規定について述べ、その後の EU ガイドライン検討に向けた動きを紹介する。

(1) 船舶通航監視指令制定

タンカー ERIKA 号事故(1999 年 12 月)を契機として欧州連合(EU : European Union)は、IMO ガイドラインの採択に先立ち、2002 年 6 月 27 日に「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」(船舶通航監視指令)を採択した¹¹⁾。船舶通航監視指令は、避難場所に関する以下の規定を設け、EU 加盟国に対し避難場所に係る計画の作成及び欧州委員会への報告を義務付けることとした¹²⁾。

第 20 条(避難場所)

加盟国は、関係機関と協議のうえ、IMO の関連ガイドラインを考慮し、海難船舶をその管轄下にある水域に収容するための計画を立案しなければならない。本計画は、海難船舶が権限ある当局の許可に従い、早期に避難場所へ入域できることを確保するよう、運用及び環境を考慮した必要な調整及び手続を含むものでなければならない。加盟国が必要かつ可能と認める場合には、本計画には支援、サルベージ及び汚染対応のための十分な手段及び施設の準備に関する調整を含むものでなければならない。

加盟国は、欧州委員会に対し2004年2月5日までに、前パラグラフに関する措置を報告しなければならない。

(2) タンカー PRESTIGE 号事故

船舶通航監視指令の採択から約 5 月後の 2002 年 11 月、タンカー PRESTIGE 号事故が発生した。事故の概要は以下の通りである。

タンカーPRESTIGE 号(81,500DWT、バハマ船籍、シングルハル、1976年に日本で建造)は、ロシアの St. Petersburg 及びラトビアの Ventspils で積荷として 77,000 トンの重質燃料油を積載し、シンガポールで荷卸しの予定であった。2002年11月13日、スペイン北西部の Galicia の沖合で積荷タンクの1つが破損した。船体沈没のおそれがあったことから、船長は、スペインの救助当局に支援を求め、合わせて避難場所の提供を要請した。しかしながら、船長は沿岸から離れ、沖合に向け操船するよう指示を受け、安全な港湾への入域については、スペイン及びポルトガルから拒否された。2002年11月19日、船体は2つに折損し、スペインから約250キロメートルの海域に沈没した。沈没の前に12,000トンの重質燃料油が流出し、沈没後も水深3,500メートルの海底の船体から油の流出(1日当り125トン)が続いた。この流出により海底及び沿岸域が汚染され、影響を受けた沿岸域は、生態上非常に重要な地域であり、また、サンゴ礁や多種の鮫、鳥の生息域であり、更に漁業の盛んな地域であった。この重大な汚染により、地方政府は6カ月間にわたり沖合での漁業活動を中断することとなった¹³⁾。

(3) 船舶通航監視指令改正

タンカーPRESTIGE 号事故(2002年11月)を踏まえ、EUは、海上安全及び海洋環境保護の強化のための対策の一環として上記(1)の船舶通航監視指令の改正を検討¹⁴⁾し、2009年4月、改正船舶通航監視指令を採択した^{15)・16)}。これらの改正規定により、各加盟国が策定する避難場所に関する計画の詳細な内容、状況の評価、意思決定に当たる「権限ある当局」(competent authority)の役割等について定めた。改正船舶通航監視指令の避難場所に関連する規定は、以下の通りである。

第20条(要支援船舶の収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. パラグラフ1に規定する当局は、適当な場合並びに特に海上安全及び環境保護に脅威を及ぼす事案については、限定的ではないものの附属書IVのリストに含まれるあらゆる措置をとる。

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。

- (a) 警報を受信し、これに対処する責任を有する当局の名称等
- (b) 状況を評価し、選択された避難場所への要支援船舶の受入又は拒否を判断する権限ある当局の名称等
- (c) 加盟国の沿岸線に関する情報並びに避難場所に関する事前の評価及び迅速な決定を促進するすべての要素(環境、経済及び社会的要素並びに自然条件の記述を含む)
- (d) 要支援船舶の避難場所への受入又は拒否に係る評価手続
- (e) 支援、救助及び汚染対応に適する資源及び施設
- (f) 国際的な調整及び意思決定に係る手続

(g) 避難場所に収容した船舶に係る金銭的保証及び責任手続

3. 加盟国は、第20条パラグラフ1に規定する当局及び警報を受信し、これに対処するために任命された当局の名称及び連絡先を公表しなければならない。

加盟国は、要請に応じ、計画に関連する情報を近隣国に連絡しなければならない。

要支援船舶を収容するための計画に規定する手続の実施に際し、加盟国は、関連情報がオペレーションに関与する者に利用可能となるよう、確保しなければならない。

加盟国により要請された場合には、第2及び第3サブパラグラフに応じて情報を受信する者は、秘密を保全する義務を負わなければならない。

4. 加盟国は、2010年11月30日までに本条の適用によりとられた措置を欧州委員会に通知しなければならない。

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。

第20条c(金銭的保証及び補償)

1. 海事債権に係る船舶所有者の保険に関する指令(2009年4月23日、Directive 2009/20/EC)第6条に規定する保険証書が存在しないことにより、加盟国は第20条bに規定する事前評価及び決定を行うことを免除されるのではなく、また、これをもって加盟国が要支援船舶の収容を拒否する十分な理由となるものと解してはならない。

2. パラグラフ 1 に影響を与えることなく、船舶を避難場所に収容する場合には、加盟国は船舶の運航者、代理店又は船長に対し、海事債権に係る船舶所有者の保険に関する指令 (Directive 2009/20/EC) 第 6 条に規定する保険証書を提示するよう求めることができる。証書の提示を要求することにより、船舶収容の遅延に結びつくものであってはならない。

第20条d(欧州委員会による調査)

欧州委員会は、第20条パラグラフ1に基づいてとられる決定の結果として港湾又は団体に生じる可能性のある経済的損失補償に関する加盟国内の現行制度を調査しなければならない。本調査に基づき、欧州委員会は、別途政策を提案し、これを評価しなければならない。欧州委員会は、2011年12月31日までに調査結果を欧州議会及び閣僚理事会に報告しなければならない。

(4) コンテナ船 MSC Flaminia 号事故

2012 年 7 月、米国から欧州に向け大西洋中央部を航行中のコンテナ船 MSC Flaminia 号の火災、爆発事故が発生し、同号は火災鎮火後、船体収容のために避難場所の提供を求めた。事故の概要は以下、の通りである。

2012 年 7 月 14 日、米国の Charleston から英国 Felixtowe 及びベルギーAntwerpを経由してドイツ Bremerhaven に向け航行中のコンテナ船 MSC Flaminia 号(ドイツ船籍、75,590 GT、85,823DWT、6,750TEU)は、大西洋の中央部で火災、爆発事故を起こした。乗組員等は、爆発の後に退船し、付近を航行していたタンカーDS CROWN 号に救助されている。この事故で乗組員 1 名が死亡し、1 名が行方不明となった(その後、負傷していた乗組員 1 名が死亡)。オランダのサルベージ会社の SMIT 等により消火活動が行われ、火

災は鎮火したものの、避難場所として船体の受入国が決まらず、タグボートに曳航されたまま英国海峡西側において待機を余儀なくされていた。8月20日に MSC Flaminia 号の船籍国であるドイツが受け入れることで調整が行われたが、同国向け航行の際に通航することとなる英国海峡航行に伴う安全確認(同海峡沿岸国として、英国、フランス、オランダ等が関与)にも日数を要し、英国海峡の航行を開始したのが9月2日、ドイツに入港したのが9月9日であった¹⁷⁾。

タンカー ERIKA 号事故(上記 2(1)①)、CASTOR 号事故(上記 2(1)②)及び PRESTIGE 号事故(上記 3(2))は沿岸域を航行する途中に船体にトラブルが発生し、特定の沿岸国に対し避難場所への船体の収容を求める事案であった。これに対しコンテナ船 MSC Flaminia 号の火災、爆発事故は、大西洋中央部の大洋上で発生したものであり、特定の沿岸国が管轄する水域で発生したものではなく、地理的位置の観点からすれば事故船舶と沿岸国の関係性が存在せず、従来の事案とはその形態が異なるものであった。

(5) EU ガイドラインの策定

上記(4)の MSC Flaminia 号事故を契機として、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対応の検討の必要性が認識され、EU においては 2013 年に欧州委員会の主導の下、加盟国の権限ある当局が参画する避難場所に関する協力グループが設定された¹⁸⁾。この協力グループは、2013 年及び 2014 年にリスボン(ポルトガル)において会合を実施し、また、2013 年 11 月はロッテルダム(オランダ)、2015 年 9 月にはマルタにおいて避難場所対応に関する机上訓練を開催した。第 1 回の机上訓練の翌年(2014 年)、避難場所を必要とする事案に対応するために加盟国を支援する EU ガイドラインの検討グループが設置された。第 2 回の机上訓練(2015 年 9 月)においては EU ガイドライン案の試行が行われ、その

後、修正作業を実施した。2015 年 11 月 13 日、協力グループは EU ガイドライン案を承認し、以後事案発生時には EU ガイドラインを適用し、更なる机上訓練の経験も踏まえ、適宜修正を図ることが合意された。EU ガイドラインは 2016 年 1 月 27 日に開催された欧州議会¹⁹⁾に提出され、海事産業は EU ガイドラインを支持すると共に、事案発生時の EU ガイドライン適用の意思を表明した²⁰⁾。

4 EU ガイドラインの検討

本項では、EU ガイドラインの主要規定について分類、整理を行い、考察することにより EU ガイドラインの特徴を明らかにする。

(1) EU ガイドラインの構成

EU ガイドラインは欧州海上保安庁(EMSA : European Maritime Safety Agency)のホームページで公開されている²¹⁾。2017 年 3 月時点での EU ガイドラインは以下の通り、本文 9 章及び本文を補足する附録(A～J)(全体 69 頁)で構成される。

序文(Preface)

背景(Background)

状況(Context)

第 1 章 避難場所要請に係る主要関係者の役割及び責任(Roles and Responsibilities of Key Players in relation to a request for a Place of Refuge)

第 2 章 初期事故報告、モニター及び情報収集(Initial Incident Reporting, Monitoring & Information gathering)

第 3 章 避難場所の調整(Places of Refuge Co-ordination)

第 4 章 避難場所の要請(Requesting a Place of Refuge)

第 5 章 リスク評価及び調査(Risk Assessment & Inspection)

第 6 章 意思決定及び結果(Decision Making & Outcomes)

第 7 章 金銭的保証(Financial Security)

第 8 章 メディア及び情報対応(Media and Information Handling)

第 9 章 教訓(Lessons Learned)

附録A 海事支援サービス／救助調整センターのリスト(List of
MAS / MRCC)

附録B 権限ある当局のリスト(List of Competent Authorities)

附録C 公式避難場所要請様式(Formal Place of Refuge Request
Form)

附録D 意思決定ツール(Decision Making Tool)

附録E 統合海事サービス(Integrated Maritime Services)

附録F 加盟国引継調整様式(Member State Handover Co-
ordination Form)

附録G 状況報告様式(含：避難場所)(SITREP Template -
including for Place of Refuge (POR))

附録H 国際法及び欧州法令－関連ルール(International and
European Law - relevant rules)

附録I 関連ウェブサイト／コンタクト先リスト(List of Websites /
Contacts)

附録J 責任及び補償(Financial Liability and Compensation)

(2) EU ガイドラインの考察

EU ガイドラインの主要規定を以下の通り、①EU ガイドラインの目的、②EU ガイドラインの性格、③避難場所に関連する事案の対応原則、④避難場所収容要請に係る加盟国の対応、⑤意思決定に分類し考察する。

① EU ガイドラインの目的

1) 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するものであり、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った。これ

に対し 2012 年 7 月に発生したコンテナ船 MSC Flaminia 号事故においては、米国から欧州に向け航行中、大西洋の中央部において火災、爆発事故が発生し、その後避難場所への収容を求めることとなった。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。

2) また、改正船舶通航監視指令は第 20 条 a パラグラフ 1 で加盟国に対し「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、特定の沿岸国以外の加盟国が関与し、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。

3) このためコンテナ船 MSC Flaminia 号事故を契機として策定された EU ガイドラインの冒頭で EU ガイドラインの目的について、「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」²²⁾旨規定している。

② EU ガイドラインの性格

1) 避難場所への対応については、世界的にも、また、地域的にも沿岸国に対し要支援船舶を避難場所に収容する義務、原則を規定する文書は存在しない。2003 年 11 月、第 23 回 IMO 総会で策定された IMO ガイドラインについてはパラグラフ 3.12 で「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」として IMO ガイドラインは要支援船舶の避難場所への収容義務を規定せず、法的拘束力を有しない文書としての限界を表わしている。

2) EU においても改正船舶通航監視指令の審議過程においては要支援船舶の避難場所への収容の原則化の是非について議論されたものの、船体の収容原則は導入されず事案に応じケースバイケースで対応することを基本としている²³⁾。

3) これを踏まえ EU ガイドラインはその性格について「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の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」²⁴⁾と規定する。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 避難場所に関連する事案の対応原則

1) 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、調査なく拒否するべきではない」²⁵⁾との原則を規定する。

2) また、EU では船舶所有者の強制保険制度として、「海事債権に係る船舶所有者の保険に関する指令」を策定する²⁶⁾。これは、EU 加

盟国を旗国とする総トン数 300 トン以上のすべての船舶、EU 加盟国以外の国を旗国とする総トン数 300 トン以上の船舶であって EU 加盟国の管轄下にある港に入港する船舶は、「1996 年の海事債権についての責任の制限に関する条約」(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1996)に基づく責任制限に従い可能性のある海事債権を十分にカバーする保険(国際 P&I グループによって提供される現行の賠償保険、又は、他の金銭的保証及び保険の様式)を有していなければならない旨規定している。

- 3) 国際条約においても、船舶所有者の強制保険制度について規定する。「1992 年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992)では、貨物として 2,000 トン以上の油(原油、重油等の持続性油)を積載する船舶(タンカー)の所有者は本条約に基づく汚染損害に係る責任を担保するための保険等を維持しなければならない旨規定する。「2001 年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)は、総トン数 1,000 トンを超える船舶の登録船主に対し、汚染損害についての事故の責任を担保するための保険等を維持しなければならない旨規定する²⁷⁾。また、「2007 年の船骸撤去に関するナイロビ国際条約」(Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007)は、総トン数 300 トン以上の船舶の登録船主に対し、本条約に基づく責任をカバーするための保険又はその他の金銭的保証の様式を維持しなければならない旨規定する。

- 4) 上記 2)の EU の「海事債権に係る船舶所有者の保険に関する指令」、また、上記 3)の国際条約の規定を踏まえ、一定の船舶の所有者は自己の責任をカバーする保険等を維持する義務を負う。しかしながら要支援船舶の避難場所要請への対応の観点からは、EU ガイドラインでは要支援船舶が避難場所の提供を求める事案に対して

は、「十分な保険補償範囲の証明が存在しないこと自体は、避難場所要請を拒否する十分な理由とはなり得ない」²⁸⁾旨規定し、要支援船舶が避難場所への収容を要請する場合には、関係する沿岸国はこれら要支援船舶に係る保険等の情報を収集することは必要であることを前提としつつも²⁹⁾、これら要支援船舶の所有者が十分な保険補償範囲の証明が存在しない場合であったとしても、これをもって避難場所要請を拒否する十分な理由とはなり得ないとしている³⁰⁾。

④ 避難場所収容要請に係る加盟国の対応

1) 要支援船舶から避難場所への収容の要請があった場合の対応については、EU ガイドラインはその第3章「避難場所の調整」(Places of Refuge Co-ordination)において、「一つの加盟国の管轄域内における事故」と「加盟国の管轄域外における事故」に分類し、更に前者については「避難場所要請が捜索救助オペレーション後である場合」と「避難場所要請の前に捜索救助オペレーションがない場合」に分け、加盟国の対応を規定している。ここに言う加盟国の「管轄域内」又は「管轄域外」について EU ガイドラインではその地理的範囲を明確に示すものはない。EU ガイドライン中、管轄域内での対応について「船舶が位置する水域上(例：排他的経済水域上)に管轄権を有する加盟国が避難場所要請の調整を行うべきである」³¹⁾旨規定されていることから、EU ガイドラインにおいて「管轄域内」とは排他的経済水域までの水域(又はこれに相当する水域)をその地理的範囲として解釈するのが適当と考える。

2) EUガイドラインは、「一つの加盟国の管轄域内における事故」であって「避難場所要請が捜索救助オペレーション後である場合」には、「事故が発生した捜索救助区域が避難場所要請の初期の調整を行う者を決定するための出発点とすべきである。これは、事故対応を全体的に調整する継続性を確保するためである。他の沿岸国に調整を移管するための合意がなされない場合、及び、その合意がなされるまでは、捜索救助の段階を調整してきた救助調整センターを

管理する国が事故の調整に係る責任を有したままとすべきである」³²⁾旨規定する。ここに言う「搜索救助区域」及び「救助調整センター」とは「1979年の海上における搜索及び救助に関する国際条約」(International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979)(SAR条約)にそれぞれ定義規定を置く。「搜索救助区域」(Search and rescue region)とは「搜索救助業務が行われる一定の範囲の水域であって、救助調整センターと関係を有するもの」³³⁾であり、締約国は「自国のみ又は他の国と協力してそれぞれの海域において十分な搜索救助区域を設定することを確保しなければならない。搜索救助区域は、接続しているものとし、実行可能な限り重ならないもの」³⁴⁾とし、「搜索救助区域の確定は、国家間におけるいかなる境界の画定にも関係するものではなく、また、これに影響を及ぼすものであってはならない」³⁵⁾と規定する。「救助調整センター」(Rescue co-ordination centre)については、「搜索救助区域内における搜索救助業務の効率的な組織化を促進する責任及び搜索救助区域内における搜索救助活動の実施を調整する責任を有する単位」³⁶⁾と定義する。このため、加盟国の管轄域内(排他的経済水域までの水域、又は、これに相当する水域)の事故であって搜索救助活動が先行し、その後、避難場所に係る要請が行われる場合については、先行する搜索救助活動が実施されている「搜索救助区域」を基本として避難場所要請の初期の調整を行う者を決定することとし、搜索救助を調整してきた救助調整センターを管理する「国」が継続して避難場所要請の対応を含む事故の調整に係る責任を有することとしている。なお、他の沿岸国に調整を移管するための合意がなされる場合には、救助調整センターを管理する「国」から移管を受けた国が調整の責任を負うこととなる。

- 3) EUガイドラインは、「一つの加盟国の管轄域内における事故」であって「避難場所要請の前に搜索救助オペレーションがない場合」には、「船舶が位置する管轄域の国によって指定された海事支援サ

ービス(MAS : Maritime Assistance Services)が決定要因となるべきである。海事支援サービスが指定されていない場合には、他の沿岸国に調整を移管するための合意がなされない場合、及び、その合意がなされるまでは、第一に船舶が位置する水域上(例：排他的経済水域上)に管轄権を有する加盟国が避難場所要請の調整を行うべきである」³⁷⁾旨規定する。ここに言う「海事支援サービス」とは、IMOガイドライン(上記2(2))によって定義され、MASガイドライン(上記2(3))で設置、運用について規定されるものである。IMOガイドラインは「海事支援サービス」を「総会決議A.950(23) [MASガイドライン] で定義される事故報告を受信し、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」³⁸⁾とし、その機能について「搜索救助活動に至る可能性のある事故を除き、[要支援] 船舶と沿岸国間の情報交換を要する場合において、船長と沿岸国間の連絡ポイントとして業務を行う」³⁹⁾ものであり、海事支援サービスは「救助調整センターであることが望ましいが、これに代えて港長、コーストガード運用指令センター又は他の機関であってもよく」⁴⁰⁾、「救助調整センターの基本的業務は搜索救助に係る調整であるのに対し、海事支援サービスは本総会決議により、[要支援] 船舶の状況に係る情報の送受信及び監視のみに責任を有するもの」⁴¹⁾と規定する。IMOガイドライン及びMASガイドラインでは一国の海事支援サービスの対象海域について明示された規定は存在しないが、EUガイドライン上では海事支援サービスの対象海域を加盟国が管轄する排他的経済水域、又は、これに相当する水域を想定していると考えられる。「避難場所要請の前に搜索救助オペレーションがない場合」には、上記2)と異なり搜索救助業務が行われる一定の範囲の水域とする「搜索救助区域」及びこの区域と関係を有する「救助調整センター」は事故の調整の責任の所在を決定する前提とはならず、要支援船舶の船長と沿岸国間の連絡ポイントとして業務を行う「海事支援サービス」をもとに

避難場所の調整を行う責任を決定することとしている。MASガイドラインでは「海事支援サービス」の設置を勧告し、義務とはしていないため、海事支援サービスが未設置の場合には、要支援船舶が位置する排他的経済水域、又は、これに相当する水域に管轄権を有する加盟国が避難場所要請の調整を行うこととしている。他の沿岸国に調整を移管するための合意がなされる場合には、要支援船舶が位置する水域を管轄する「国」から移管を受けた国が調整の責任を負うこととなる。

- 4) EUガイドラインは、「加盟国の管轄域外における事故」により避難場所要請が行われた場合には、「第一には搜索救助区域が調整の役割を担当すべき者を決定する要因となろう。オペレーションの一つとして搜索救助が含まれるか否かにかかわらず、船舶が位置する搜索救助区域を担当する国はまず、事案の調整の責任を有すると考える。避難場所要請が行われた時点で船舶が位置する搜索救助区域を担当する加盟国は、避難場所を許可する可能性のある他の沿岸国に調整を移管するための合意がなされない場合、及び、その合意がなされるまでは、要請への対応に係る調整を引き続き行うべきである」⁴²⁾旨規定する。加盟国の排他的経済水域、又は、これに相当する水域以遠の海域に位置する要支援船舶の避難場所要請については、避難場所要請の前に搜索救助オペレーションが行われているかどうかにかかわらず、搜索救助区域を担当する国が避難場所要請の調整を行う責任を有することとしている。
- 5) 上記1)から4)に記述した「一つの加盟国の管轄域内における事故」及び「加盟国の管轄域外における事故」における避難場所要請に係る加盟国の対応を表に整理する。なお、この対応は避難場所要請に対する当初の調整国である⁴³⁾。EUガイドラインは「事故対応の調整責任は、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」⁴⁴⁾とし、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規定している。

表：避難場所収容要請に係る加盟国の対応

救助オペレーション	管轄域内の事故		管轄域外の事故	
	あり	なし	あり	なし
避難所要請調整国	捜索救助区域担当国	海事支援サービス／水域管轄国	捜索救助区域担当国	

⑤ 意思決定

- 1) 要支援船舶による避難場所提供の要請に対しては「③ 避難場所に関連する事案の対応原則」で記載した通り、「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。避難場所提供の要請を受ける国は、商業上、金銭上又は保険のみを理由として拒否することはできない」⁴⁵⁾との原則の下で意思決定を行う。
- 2) 船舶の避難場所についてIMOガイドラインは、「沿岸域付近に要支援船舶を入域させることは、沿岸国に対し経済及び環境の観点から危険を及ぼすこととなり、地方当局及び住民はこのオペレーションに対し強く反対する可能性がある」⁴⁶⁾、「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る。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る」⁴⁷⁾、「要支援船舶を避難場所に収容することはまた、損害又は汚染による脅威にさらされる沿岸線の範囲を極小化する意味でも有効であろう。しかしながら、避難場所として選択されるエリアは、より深刻な脅威にさらされる可能性がある。貨物移送又は補修が比較的容易に行うことが可能な港湾又はターミナルに船舶を収容する可能性についても、検討されなければならない。このため、避難場所の選択及び利

用の決定は、注意深く検討が行われる必要がある」⁴⁸⁾旨規定し、避難場所の特徴を記述する。これらは、関係者間の様々な利害が交錯する避難場所要請に係る対応の特徴及び困難性を示すと共に要支援船舶の避難場所提供の要請に対しては、関係する要因について多角的な見地から検討を行い、収容の是非、収容する場所の決定を行う必要性を表している。

- 3) EU ガイドラインでは避難場所要請に係る意思決定については「最適な避難場所に関する技術的な決定が合意された場合、緊急の状況で指示がなされる事案を除き、関係者との間で議論が行われなければならない。一般的に決定は、地方の港長、交通管制センター、適当な場合、社会経済的及び環境的利益を代表する他の地方当局を含む協議を経て行われる。最終決定は、指定された権限ある当局によって行われるであろう」、「第三者たる港湾施設のオペレーションに与える影響を踏まえれば、このような決定はコーストガード及び／又は海軍、港湾当局、港長、地方政府、環境当局等との協議を踏まえ、なされることが推奨される」⁴⁹⁾旨規定する。これは避難場所の要請については、関係者間の協議を実施した上でコンセンサスを形成し、最終的には権限ある当局の決定をもって要支援船舶の収容の是非を判断すべきことを示しており、これは上記 2) の IMO ガイドラインが表す避難場所対応に内在する特徴を踏まえたものである。
- 4) EU ガイドラインはまた、「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」⁵⁰⁾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。

5 おわりに

本稿では、2015 年 11 月に策定された避難場所に関する EU ガイドラインについて検討を行った。

避難場所に関する国際的文書として位置づけられる IMO ガイドラインは、強制力を有するものではなく、要支援船舶の避難場所への収容に係る要請についてもケースバイケースで対応することを基本としている。EU において 2002 年 6 月に採択され、2009 年 4 月に改正された船舶通航監視指令中の避難場所に関する規定についても要支援船舶の避難場所への収容を義務、又は、原則とするものではなく、事案の評価を踏まえその判断を行うこととしている。今回検討を行った EU ガイドラインは、IMO ガイドライン及び船舶通航監視指令と同様の方向性を保ちつつ、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ための指針を提供するものである。

EU ガイドラインの検討においては、その本文及び附録は長文に亘るため本稿に記載することはせず、EU ガイドラインの特徴を明らかにすることを主眼として主要規定を EU ガイドラインの目的、EU ガイドラインの性格、避難場所に関連する事案の対応原則、避難場所収容要請に係る加盟国の対応、意思決定に分類し、考察を行った。EU ガイドラインの個々の規定、記述については、欧州海上保安庁(EMSA)のホームページ上で公開されており⁵¹⁾、必要に応じ参照をお願いしたい。

これまでに避難場所への要支援船舶収容に係る事例を経験している欧州は EU において避難場所に関する枠組み、体制の検討を行っており、他国、他地域に比較して先進的と考えられる⁵²⁾。今回検討を行った EU ガイドラインの策定もその一例と言えよう。EU は本ガイドラインを事案に

適用し、また、訓練等を通じ再検討を行い、必要な修正を行うこととしている。今後の EU ガイドラインの事案への適用例、また再検討、修正過程の検討についても日本及びアジア地域における避難場所に関する研究のための先行モデルとしての価値があるものとする。

【注】

- 1 IMO ガイドラインパラグラフ 1.19 参照。
- 2 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, 12; John, P., *A Canadian policy on places of refuge for ships in need of assistance*, Lambert Academic, Saarbrücken, 2010, 126.
- 3 山地 (2015), *supra* note 2, 12; Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution (Cedre) Homepage. Available at: <http://www.cedre.fr/en/spill/castor/castor.php> (24 June 2014)
- 4 一例として Van Hooydonk, E., *The Obligation to Offer a Place of Refuge to A Ship in Distress*, *CMI YEARBOOK 2003*, CMI, Antwerp, 2003, 403-445.
- 5 IMO MSC/77/26, 67. IMO 第 77 回海上安全委員会における国際海上保険連合(IUMI)提出文書(MSC77/8/2)に対する審議。
- 6 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.
- 7 山地 (2015), *supra* note 2, 15.
- 8 *Ibid.*, 10.
- 9 IMO ガイドラインパラグラフ 1.20 参照。
- 10 山地 (2015), *supra* note 2, 15.
- 11 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.
- 12 山地 (2015), *supra* note 2, 44.
- 13 John (2010), *supra* note 2, 128; Shaw, R., *Places of refuge international law in the making?*, *CMI YEARBOOK 2003*, CMI, 2003, Antwerp, 333-334; 山地 (2015), *supra* note 2, 47-48.
- 14 山地 (2015), *supra* note 2, 47.
- 15 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.
- 16 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 2, 47-66 を参照。
- 17 山地哲也, 「MSC Flaminia 号事故に関する研究」, 『海上保安大研究報告(法文学系)』, 57 巻 2 号, 海上保安大, 2012, 185-186.
- 18 この協力グループは、改正船舶通航監視指令第 20 条パラグラフ 3 に規定する権限ある当局の専門的知識交換の場として位置づけられると考える。このほか、欧州経済領域(EEA: European Economic Area)の加盟国であるリヒテンシュタイン、ノルウェー、アイスランドも参画している。
- 19 「河川、海洋、島嶼及び沿岸域グループ」(Group on Rivers, Seas, Islands and Coastal Areas)主催の会合に提示されている。
- 20 欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)ホームページ記事。Available at: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html> (10 March 2017) 及び、欧州委員会ホームページ記事。Available at: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/2016-01-27-lessons-learned-flaminia_en (27 February 2017)
- 21 EU ガイドラインは第 3 版(2015 年 11 月 13 日作成)である。Available at: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html> (2 March 2017)

22 EU ガイドライン「状況」(Context)参照。

23 EU における要支援船舶の避難場所への収容を原則化の是非に係る議論については、改正船舶通航監視指令の提案及びこれに対する審議過程を参照する必要がある。一例として、山地 (2015), *supra* note 2, 44-68 参照。

24 EU ガイドライン「背景」(Background)参照。

25 *Ibid.*

26 Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, OJ L 131, 28 May 2009, 128-131.

27 これらの条約のほか、船舶所有者の強制保険制度を導入するものとして、「2010 年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約」(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010)が採択されているが、現時点(2017 年 2 月現在)では未発効である。

28 EU ガイドラインパラグラフ 2.3.4 参照。

29 EU ガイドライン第 2 章「初期事故報告、モニター及び情報収集」中、2.3「情報収集」に保険に関する情報収集の規定がある。

30 改正船舶通航監視指令第 20 条 c は、避難場所への収容を要請する要支援船舶と保険の関係について、「海事債権に係る船舶所有者の保険に関する指令」に規定する保険証書が存在しないことにより、加盟国は要支援船舶に係る状況評価及び決定を行うことを免除されるものではなく、また、これをもって加盟国が要支援船舶の収容を拒否する十分な理由となるものではないこと、更に、加盟国が証書の提示を要求することにより、船舶収容の遅延に結びつくものであってはならない旨規定する。

31 EU ガイドラインパラグラフ 3.1.2 参照。

32 EU ガイドラインパラグラフ 3.1.1 参照。

33 SAR 条約附属書 1.3.4 参照。

34 SAR 条約附属書 2.1.3 参照。

35 SAR 条約附属書 2.1.7 参照。

36 SAR 条約附属書 1.3.5 参照。

37 EU ガイドラインパラグラフ 3.1.2 参照。

38 IMO ガイドラインパラグラフ 1.20 参照。

39 MAS ガイドラインパラグラフ 3.1.3 参照。

40 MAS ガイドラインパラグラフ 1.1 参照。

41 MAS ガイドラインパラグラフ 1.2 参照。

42 EU ガイドラインパラグラフ 3.2 参照。

43 EU ガイドラインは事案対応に際し複数の加盟国が関与することを前提とし、避難場所要請の調整を担当する国を調整加盟国(CMS: Co-ordinating Member States)、調整加盟国を支援する他の加盟国を支援加盟国(SMS: Supporting Member States)と位置づけている(EU ガイドラインパラグラフ 1.1.2)。

44 EU ガイドラインパラグラフ 3.4 参照。

45 EU ガイドライン「背景」(Background)参照, *supra* note 24。

46 IMO ガイドラインパラグラフ 1.4 参照。

47 IMO ガイドラインパラグラフ 1.7 参照。

48 IMO ガイドラインパラグラフ 1.9 参照。

49 EU ガイドライン附録 D 意思決定ツール(Decision Making Tool)参照。

50 *Ibid.*

51 EU ガイドライン第 3 版(2015 年 11 月 13 日作成), *supra* note 21。

52 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。