

## 【総説】

## ロシアの海難救助システム（その2）

小川 哲也

## 1. はじめに

ソ連邦は、1980年10月31日ロンドンで「ソ連邦の領水（領海）、内水、陸領及び空域における搜索救助作業は、一般に、ソ連の救助単位によって行われる。例外的な場合、海難事故生存者の搜索及び救助を目的とした外国救助単位のソ連の領水（領海）、内水、陸領及び空域への入域はソ連邦の法律及び規則によって定められた手続で行われる。但し、別のことがソ連邦の条約によって規定されていない場合」という留保を行い、1979年の海上における搜索及び救助に関する国際条約（以下、SAR条約）に署名した。しかし、ソ連邦によるSAR条約の批准は、ソ連邦最高会議幹部会での批准決定が1988年3月3日、批准書の寄託が1988年3月25日、ソ連邦での効力発生が1988年4月24日である。

ソ連邦によるこのSAR条約の批准、その後のソ連邦崩壊、ロシア連邦の誕生などにより再構築されてきたソ連邦及びロシア連邦の海難救助システムが、従前のシステムと比べ、何が変わり、何が変わらないのか、本稿では、これら再構築のベースにあったSAR条約批准前夜のソ連邦の海難救助システム、特に、その救助調整システムの根幹を明らかにしようとするものである。

## 2. ソ連邦の対外的救助調整組織

1954年から1967年にかけてソ連邦は隣接国と二国間又は多国間の海難救助協定を相次いで締結したが、協定に規定された連絡窓口の名称はソ連邦海運省（以下、ソ連邦省庁等についてはソ連邦を省略）所管の海岸局の呼出符号であり、関係の交換公文や議定書には海運大臣が署名し、ソ連邦の対外調整窓口機能を担うのは海運省であった。

（1）ソ連邦の海上 SAR 本部

IMO は、1979 年 SAR 条約の作成後、1981 年 4 月 13 日海上安全委員会回章第 308 号で各国に対して搜索救助にかかるアンケート調査<sup>1)</sup>を行った。ソ連邦は、これに対して次のように回答していた<sup>2)</sup>。

① 救助調整本部（RCC）は活動していないが、民事省庁〔海運省、漁業省等〕<sup>4)</sup>及び団体〔全露水難救済会（ОСВОД）<sup>5)</sup>等〕が海上 SAR 本部（SAR centre）（以下、SAR 本部）として活動している。

② 海運省の全ソ「サルベージ」公団<sup>6)</sup>が民事海上 SAR オペレーションの調整機関と同等の組織〔ソ連邦の対外調整窓口組織であり、海運省の国内省庁間調整窓口組織でもある海運省 SAR 本部の機能を担う組織〕で、所在地はモスクワ市である。下位〔各水域〕の SAR 本部は、レニングラード、ムルマンスク、アルハンゲリスク、オデッサ、バクー、ウラジオストック、ペトロパブロフスク・カムチャトキー及びコルサコフ市に所在する〔この所在地の海洋船舶公団（以下、船舶公団）の傘下にある業として海難救助を行う応急救助・沈船引揚・水中技術作業遠征部隊（ЭО АСНП）（以下、サルベージ部隊）<sup>7)</sup>をベースに設置され、同部隊がその機能を担っている<sup>8)</sup>〕。

③ 下位〔各水域〕の SAR 本部は、国際テレックス及び／又は国際電話

---

<sup>1)</sup> NAV 27/6 4 June 1982 MATTERS CONCERNING SEARCH AND RESCUE QUESTIONNAIRE ON SEARCH AND RESCUE FACILITIES.

<sup>2)</sup> NAV 27/6 4 June 1982, Sub-committees on Safety of Navigation - 27 th session Agenda item 6.

<sup>3)</sup> IMO SEMINAR AND WORKSHOP ON MARITIME SEARCH AND RESCUE Jakarta, 15-20 October 1984, MARITIME SAR OPERATIONS by Capt. G.N. Fedtchenko Vice-President Novorossiysk Shipping Company Manager of Safety of Navigation Department.

<sup>4)</sup> [ ] 内は、関係資料に基づき筆者が加筆、本文及び脚注に於いて、以下同じ。

<sup>5)</sup> 日本の水難救済会のモデルとなった組織で、現在の組織名は、全露水難救済会（ВОСВОД）である。См.: ВОСВОД России. <http://восвод.рф/>

<sup>6)</sup> 拙稿「ロシアの海難救助システム（その1）」海上保安大学校研究報告法文学系第59巻第1号をご参照ください（185-186頁）。

<sup>7)</sup> サルベージ部隊については、同上拙稿の184-185頁をご参照ください。

<sup>8)</sup> Балашов А.И. и др. Международная космическая радиотехническая система обнаружения терпящих бедствие / Под ред. Шебшаевича В.С. М.: Радио и связь, 1987. С. 209.

へのアクセスを有し、同本部は 500kHz 及び 2182kHz で運用する海岸局 [関係船舶公団の中央海岸局]<sup>9)</sup>と接続されている<sup>10)</sup>。

④ 省庁等の SAR 本部が行っている活動の一般的調整 [省庁間調整] のために、国家海上捜索救助調整本部を創設することが計画されている<sup>11)</sup>。

## (2) 海運省の SAR 本部

海事関係省庁等の SAR 本部の複合体であるソ連邦の SAR 本部システムにおいて対外窓口機能を担っている海運省の SAR 本部はどのような位置づけにあるのだろうか。

1967 年 11 月 2 日付け第 1009 号ソ連邦閣僚会議決定により承認された海運省規程<sup>12)</sup>は、同省の主要任務として第 2 条で、航海の安全確保及び効果的な応急救助の組織化を挙げ、その機能として第 6 条第 7 号で海洋水域での応急救助活動及び沈船引揚・水中技術作業を組織し、並びに応急救助作

<sup>9)</sup> 海運省の通信システムは、船舶局、港海岸局、中央海岸局及びその他下部組織に、更に海運省中央海岸局はソ連邦中央海上通信拠点に、船舶公団中央海岸局、港海岸局及び船舶局はハブ通信拠点に分類される。См.: Ильин А.А. и др. Автоматизированная радиосвязь с судами / Под ред. Семенова К.А. Л.: Судостроение, 1989. С. 16.

<sup>10)</sup> 海運部門のこうした海岸局の多くは、現在、VTS 及び GMDSS 施設等と同様に、連邦国営企業「ロシア海港」(ФГУП «Росморпорт»)の管理下にあり、VHF 及び中短波の海岸局、並びに海上交通センター (VTS) との海陸の無線通信サービスは、これら施設を管理する連邦国営企業「ロシア海港」の各支部が提供している。

また、こうした海岸局は、VHF、DSC 及び MHF (2182kHz) での遭難通信 (ロシア連邦は A1 海域を設定) において、例えば、「ウラジオストック救助調整本部 («Владивосток радио СКЦ»）」という個別の呼出名称を有し、救助調整本部と市内電話回線が繋がり、遭難通報の受信及び送信、並びに捜索救助作業の調整のための通信に対して責任を負っている。См.: ФГУП «Росморпорт»

<http://www.rosmorport.ru/> // Обязательные постановления по Владивостокскому морскому порту и приписным портпунктам Большой камень и Чажма. 2005. [http://www.rosmorport.ru/media/File/new/VLD\\_Comp\\_Reg.pdf](http://www.rosmorport.ru/media/File/new/VLD_Comp_Reg.pdf) // Шарлай Г.Н. Пузачев А.Н. ОПЕРАТОР ГМССБ. Учебное пособие. «Морской государственный университет» имени адмирала Г. И. Невельского. Владивосток, 2008. <http://www.marcomm.ru/UserFiles/Files/Doc/Kurs%20GMDSS%20MSUN.pdf>

<sup>11)</sup> SAR 条約を批准した 1988 年に国家海洋救助調整本部を設置している。См.: Приказ Министерства морского флота СССР от 29 апреля 1988 г. N 64-пр о выполнении международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года. [http://www.lawmix.ru/docs\\_cccp/2160](http://www.lawmix.ru/docs_cccp/2160)

<sup>12)</sup> Постановление Совмина СССР от 02 ноября 1967 г. N 1009 Об утверждении Положения о Министерстве морского флота. <http://www.bestpravo.ru/sssrgn-normy/m4w.htm>

業の組織化及び実施の問題に関して他国との相互関係において所定の手続でソ連邦の利益を代表すると規定している。また、1968年9月17日付け第3095-VII号ソ連邦最高会議幹部会令によって承認された1968年海商法典第6条は、ソ連邦における海商に対する国家監察は海運省に委ねられ、同省は海商法令及びソ連邦が加盟する海商にかかる国際条約の遵守の監督を行うとともに、救助業務の一般的指導を行うと規定している<sup>13)</sup>。

全ソ「サルベージ」公団の対外的救助調整機能の特徴の一つは、同公団が独立採算で活動する法人であり、下記のような業務需要がある海難救助業（有償の財産救助）を業務内容とする海運省所管の全ソ対外貿易公団<sup>14)</sup>であることである。

ソ連邦と西側諸国との二国間協定には、人命救助協定の他に、1965年のソ連邦とデンマークとの両国水域での救助及び船体引揚作業についての二国間政府協定<sup>15)</sup>、1971年のソ連邦とフィンランドとの両国水域での救助作業についての二国間政府協定<sup>16)</sup>のような財産救助協定も存在する。特に前者は、遭難船の救援を目的とした領海及び内水海域への所定の条件での自由入域を定めるとともにその救援には任意の形態の曳航、引揚、救助又は

---

<sup>13)</sup> 文献では、このことを、ソ連邦が参加する海上人命救助協力についての国際条約及び協定から生ずるソ連邦の義務の履行にかかる施策の組織化、並びにこの施策の然るべき実行に対する監督は、海運省が全ソ「サルベージ」公団を通じて行う。全ソ「サルベージ」公団は、その任務として、①応急救助・沈船引揚・水中技術・遠征曳航作業に関して船舶公団のサルベージ部隊が行う活動を指導する、②サルベージ部隊の勢力、船舶公団、港及び海運省のその他企業の船舶による応急救助作業の実施を組織する、③遭難船の救援を最も効果的に行うために海運省、漁業省及び海軍の応急救助組織の活動を調整する、④海運省の海港において遭難船の救援組織化に対する監督を行う、⑤昼夜オペレーション当直を行うと、説明している。См.: Грузинский П.П., Хохлов П.М. Аварийно-спасательное дело и борьба за живучесть судна (Справочное пособие). М.: Транспорт, 1977. С. 233.

<sup>14)</sup> ソ連東欧貿易会編，日ソ貿易ハンドブック（改訂版），1983年，432頁。

<sup>15)</sup> Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Дании о производстве спасательных и судоподъемных работ в советских и датских водах.  
<http://docs.cntd.ru/document/1901589>

<sup>16)</sup> Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Финляндской Республики о производстве спасательных работ в советских и финляндских водах.  
<http://docs.cntd.ru/document/1900305>



支援が含まれることを定めている。また、1972年～1974年に海軍との共同事業としてバングラデシュのチッタゴン港で行なわれた大規模な機雷処理及び沈船引揚作業には、極東やバルト海のサルベージ部隊の曳船、クレーン船、潜水士及び専門家が参加していた<sup>17)</sup>。

全ソ「サルベージ」公団は1982年に廃止され、その機能は全ソ「港湾建設設備供給」公団（В/О «Морстройзагранпоставка»）と1982年7月1日付け第609号ソ連邦閣僚会議決定及び1982年7月16日付け第125-pr号海運大臣令により創設された全ソ「航海・応急救助作業」公団（В/О «Море-плавание»）（以下、全ソ「航海」公団）とに分割移管された。

全ソ「航海」公団は、全ソ「サルベージ」公団から移管された機能のほかに、海運省海洋監督総局<sup>18)</sup>→船舶公団航海安全部（служба）、海商港港長、指導船長という海運省の航行安全監督システムの頂点に立つこの海洋監督総局の機能を委ねられ、全ソ「航海」公団の初代公団長には前海洋監督総局長のB.S.マイナガシエフ氏が、同次長には前全ソ「サルベージ」公団長のG.S.レオンチェフ氏が就任した。

全ソ「航海」公団は、全ソ「サルベージ」公団とは組織的性格が異なり、監督機関としての性格が強く、1982年10月20日付け海運大臣承認の同公団暫定規程<sup>19)</sup>は、第2条が全ソ「海商」公団は、航海の安全確保、海上で遭難している人々の救援の組織化、並びに海洋水域での沈船引揚、水中技術作業、海洋・大洋遠征曳航作業に関する法令の海運での遵守に対する監督を行なうために組織されたと定めている。他方、応急救助の組織化に関しては、この第2条のほかに、第9条第5項が外国組織の利害に抵触する事故と関連して全ソ「海商」公団の権限に含まれる諸問題に関して機動的

<sup>17)</sup> Участие ВМФ СССР в тралении и судоподъеме в Бангладеш. 02.09.10.  
<http://flot.com/history/events/bangladeshoperation-2/>

<sup>18)</sup> Наставление по организации штурманской службы на судах Министерства морского флота Союза СССР (НШС-82). М.: ЦРИА «Морфлот», 1982. С. 7-11.

<sup>19)</sup> Временное положение о Всесоюзном объединении мореплавания и аварийно-спасательных работ – В/О «Мореплавание», утверждённое Министром морского флота СССР. См.: Сборник нормативных актов о транспорте: В 3-х частях. Ч. II / Под ред. Баженов Н.А., Павлицева К.С. М.: Юрид. Лит., 1985. С. 206-208.

措置を取る、第9条第7項が昼夜オペレーション当直業務を行うと定めているだけで、海洋水域でのサルベージ部隊勢力による応急救助、沈船引揚、水中技術及び遠征曳航作業の指導及び組織化といった全ソ「サルベージ」公団の任務にはあったサルベージ部隊の中央機関帰属先にかかわる規定がなく、結果として、この組織改正でサルベージ部隊の国家管理上の機能的中央機関帰属先が忘れられた状態となった<sup>20)21)</sup>。

### （3）海運省のサルベージ部隊

海運省のサルベージ部隊は、応急救助・沈船引揚・水中技術作業を主たる業とし、加えてその所有大型救助曳船を用いて海洋及び大洋を跨ぐ遠距離の海洋曳船業も独占的に兼営する船舶公団傘下の独立採算制の海難救助企

<sup>20)</sup> Морской аварийно-спасательной службе России – 50 лет. Журнал «Морской флот». N 1. 2007.

<sup>21)</sup> 海洋環境汚染の脅威の高まりに伴い、ソ連邦閣僚会議は、1976年に全ソ「サルベージ」公団に海洋事故流出油対策の機能を委ね、1976年4月2日付け第62号海運大臣令により海洋事故流出油処理作業の組織化及び実施に対する監督、関係省庁との相互活動問題の解決が全ソ「サルベージ」公団に、外洋での事故流出油処理作業の実施がサルベージ部隊に委ねられ、同部隊内に事故流出油処理特別下部組織が形成され始めた。

1984年7月3日付け第697号ソ連邦閣僚会議決定によりソ連邦の国際条約から生ずる義務の履行を含む海洋流出油処理作業の組織化及び実施が海運省へ委ねられ、同省の付属組織としてモスクワの本局及び海洋流出油処理特別下部組織からなる国家海洋流出油処理特別庁（Госморспецслужба）の設置が定められ、1984年10月2日付け第209pr号海運省令により国家海洋流出油処理特別庁が1985年1月1日から設置され、同特別庁に全ソ「サルベージ」公団の機能を継承した全ソ「航海」公団の海洋流出油処理機能が移管され、流出油の処理勢力であるサルベージ部隊の海洋流出油処理特別下部組織もその傘下に入った。しかし、サルベージ部隊本体が同特別庁の傘下に入るのは1988年になってである。См.: Сурилова А.В. и др. Государственно-правовое управление качеством прибрежных вод моря / Под общей ред. Сурилова А.В. Киев-Одесса: Головное издательство издательского объединения «Вища школа», 1986. С.74-75. // Продолжатели дела ЭПРОНа. Журнал «Морской флот». N 6. 2008. <http://www.morflot.su/archives/articles1845file.pdf> // Постановление Совета Министров СССР от 3 июля 1984 г. N 697 О создании государственной специализированной службы по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море. [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP840297.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP840297.html) // Приказ Минморфлота СССР от 2 октября 1984 г. N 209-пр О создании при Министерстве морского флота государственной специализированной службы по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море. [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/usr\\_12311.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_12311.htm) // Поклонение ЭПРОНу. <http://promreview.net/moskva/poklonenie-epronu?page=0.9>

業である<sup>22)</sup><sup>23)</sup>。

船舶公団とその傘下の企業等との経営管理関係は次のとおりである。船舶公団は、統一生産経営複合体として、サルベージ部隊など、その傘下企業等を指導し、企業等による国家計画及び国家的課題の履行に対して責任を負う。船舶公団は、船舶公団が直接的に行う業務にかかる独自の賃借対照表、並びに船舶公団自身とその傘下の企業等の活動を反映する総合賃借対照表を持つ。船舶公団は、自分の債務に関してはその直接所有する財産で責任を負うが、その傘下企業等の財産債務に関しては責任を負わない。当該傘下企業等も船舶公団の財産債務に関しては責任を負わない<sup>24)</sup>。

海運部門の1970年～1980年の年別及び種類別主要営業活動収入構造リストによれば、サルベージ部隊の毎年の企業活動収入は、部門全体の1%前後である<sup>25)</sup>。

### 3. 関係省庁応急救助組織の相互活動令

1972年1月9日付け第5号海運大臣令に基づき組織された海運省の全ソ「サルベージ」公団は、海上で遭難している人々、海洋船舶及び航空機の救援に際しての関係省庁の応急救助組織の活動の調整を主要任務の一つ

---

<sup>22)</sup> サルベージ部隊組織の枠内で履行された様々な曳航作業の量は、その組織創設後の最初の12年間で28倍に増加している。1968年1年間だけでも大洋曳航87件を含む200件の遠征曳航作業を行い、48件の救助作業、22隻の船舶引揚、2711件の様々なその他の曳航作業を行なった。См.: Сидорченко В.Ф. Морские буксиры и их операции. Л.: Судостроение, 1986. С.11.

<sup>23)</sup> 全ての遠洋曳航及び大洋曳航は、救助曳船のみが行なう。運搬船によるそうした曳航が容認されるのは、然るべき出力の救助曳船がない場合である。全ての遠洋曳航及び大洋曳航について、その計画及び組織化は、全ソ「サルベージ」公団の同意を得る必要がある（船舶及びその他浮建造物海洋曳航安全確保令第1条）。См.:

Инструкция по обеспечению безопасности морских буксировок судов и других плавучих сооружений (Приложение к письму Министерства морского флота СССР от 17 марта 1976 г. N 22).

<http://russia.bestprav.ru/fed1991/data03/tex15704.htm>

<sup>24)</sup> Бойцов Ф.С. и др. Морское право. Издание второе, перераб. и доп. М.: Транспорт, 1985 (Глава IV. Управление советским морским транспортом). <http://tapemark.narod.ru/morpravo/04.html>

<sup>25)</sup> Грузинов В.П. и др. Экономический справочник работника морского транспорта. М.: Транспорт, 1984. С.285-286 (Таблица 16.1).

としているが<sup>26)</sup>、その相互活動の手続は、1975年6月23日から9月22日までに関係省庁で採択され、1976年1月1日から施行された「海上で遭難している人々、海洋船舶及び航空機の救援に際しての海運省、漁業省、民間航空省、海軍及び空軍の応急救助組織及びその船舶の相互活動令」（以下、1975年相互活動令）<sup>27)</sup>が定めており、次のように規定している。

本令は、海上で遭難している人々、ソ連及び外国の海洋船舶及び航空機の救援に際しての海運省、漁業省、民間航空省、海軍及び空軍の応急救助組織及びその船舶の相互活動の組織化を定める（第1条）。

海洋水域での応急救助作業の直接的執行者は、海運省、漁業省、民間航空省、海軍及び空軍...の救助下部組織及びその船舶である〔海運省のサルベージ部隊、漁業省の応急救助遠征部隊（ЭО АСР）（以下、漁業救助部隊）など（以下、サルベージ部隊等）の業として海難救助を行う独立採算制の救助専門組織及びその船舶の活動の調整が主たる対象となっている〕。

しかし、このことにかかわらず、遭難海域にある海運省及び漁業省の任意の船は、あらゆる可能な手段で遭難船と直ちに連絡を取り、必要な救援を行うべく可能な限りの速力で当該遭難船に向かう。但し、この行為が自身の安全に現実的脅威をもたらさない場合（第3条）〔ソ連邦憲法及びソ連邦海商法典に基づく遭難船の人命及び財産の救助義務（人命救助後の財産救助着手）をその所属艦船に対して定めた各年代の海運省及び漁業省の船舶業務令、海軍の艦艇令の規定を再掲している〕。

国家漁業船団監督総局及び水域漁業総局（合同）、海軍応急救助組織、空軍捜索救助組織、並びにソ連邦閣僚会議付属国家保安委員会（KGB）国境軍部隊は、海運省及び民間航空省<sup>28)</sup>の応急救助組織から要請がある場合、

<sup>26)</sup> Горшков Г.С. и др. Международное морское право: Справочник. М.: Воениздат, 1985. С. 309.

<sup>27)</sup> Серков В.А. и др. Спасение на море - Правовая регламентация. М.: Воениздат, 1983. С.136-137 (Инструкция по взаимодействию аварийно-спасательных служб и судов Министерства морского флота (Минморфлот), Министерства рыбного хозяйства СССР (Минрыбхоз СССР), Министерства гражданской авиации (МГА), Военно-Морского флота (ВМФ) и Военно-воздушных сил (ВВС) при оказании помощи людям, морским и воздушным судам, терпящим бедствие на море). <http://padabum.com/x.php?id=17787>

<sup>28)</sup> 遭難航空機及びその乗員乗客の応急救助は、ソ連邦統一国家航空捜索救助庁

条約及び協定から生ずる作業の組織化及び実施に完全な支援を行う（第6条）〔前述のように、ソ連邦の政府間海難救助協定には、人命救助だけでなく、デンマーク及びフィンランドとの二国間協定、並びに後述する社会主義諸国との協定のように財産救助も協力対象とするものがある。KGB 国境軍は、曳船型警備艦を含め、相当な海上勢力を有しているが、対外的にはソ連邦領海の越境にかかる出入国管理機関（外国救助船の出入域許可権限機関）としての存在が大きい〕。

海上で遭難している航空機及び海洋船舶の迅速で効果的な救援を目的として、次の組織間で通信及び必要な情報の交換が設定される<sup>29)</sup>。

a) 海運省全ソ「サルベージ」公団、漁業省国家漁業船団監督総局、民間航空省応急救助作業・空港保安局、海軍応急救助組織、空軍捜索救助組織及び KGB 国境軍総局〔省庁の応急救助機能組織（省庁 SAR 本部）〕

b) 海運省の船舶公団及び港、水域漁業総局（合同）、艦隊本部、民間航空管理局、管区空軍本部及び国境管区軍司令部〔省庁の水域レベルの部門管理組織（サルベージ部隊等を管理下に持つ水域レベルの SAR 本部）〕

c) 海運省、海軍及び水域漁業総局（合同）の応急救助組織の下部組織、民間航空省の企業、空軍の戦略単位、国境軍海洋部隊司令部〔省庁の応急救助組織の実動組織（サルベージ部隊等）〕

d) 救助作業実施中の海運省、漁業省、民間航空省、海軍及び空軍の救助船舶、固定翼機及び回転翼機〔サルベージ部隊等の救助船舶及び航空機〕（第9条）

救助作業指導者〔遭難船舶長から（財産）救助受入の同意を得て救助契

---

（ЕГАПСС СССР）の一員である民間航空応急救助局（АСС ГА）に委ねられ、その監督組織は民間航空省飛行総局である。また、ソ連邦は1970年11月14日にICAOに加盟している。См.: Международная организация гражданской авиации (ИКАО). [http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=1062](http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=1062)

<sup>29)</sup> 海運省、漁業省、民間航空省、海軍及び空軍（以下、関係省庁）の団体、企業及び下部組織は、水域内の救助船舶及び航空機の存否及びその配置について必要な情報を所定の手続でお互いに交換する。この情報は、KGB 国境軍総局にも提出される。1975年相互活動令に基づき、関係省庁救助組織の水域における指導者は、地域の状況に依拠して、海上で遭難している者、船舶及び航空機の救援の相互活動手続を立案合意する。同手続は国境軍管区司令部とも合意がなされる。См.: Горшков Г.С. и др. Указ. соч. С. 301-303. Сноска 26.

約を締結した又は何らかの形で救助契約書への署名同意を得た船の船長（主救助者）] の事故船の救援にかかる全ての指図は、事故船の船長を含め、救助作業参加船舶の船長にとって義務的なものである（第 15 条）。

漁業省、民間航空省、海軍及び空軍の船舶局又は海岸局は、遭難信号を受信したならば、海運省の最寄の船舶公団又は船団局にこのことを直ちに通報する。その後の事故通報は、現行の通報・通信要領に従って行われる（第 16 条）。

遭難信号の受信報告を受けたならば、当該水域の海運省の船舶公団及び船団局、並びに漁業省の然るべき組織〔全ソ漁業合同、漁業生産合同などの船舶所有者組織〕は、必要な場合、遭難船の最も近くに位置する自己の船舶にその救援に向かうよう命令を行う（第 17 条）。

本令に基づいて相互活動を行う下部組織〔サルベージ部隊等〕の一つから別の下部組織に救援要請がある場合、後者は、救助作業のために出港準備態勢にあり、当該状況において救助作業に最適な船舶及び応急救助設備〔海港で応急救助当直をしている船舶等（当直船等がサルベージ部隊の救助曳船等でない場合もある）<sup>30)</sup>〕を分与せねばならない（第 18 条）。

#### 4. 救助者及び救助調整者としての船舶所有者

ソ連邦の海難救助システムに関して、全ソ「航海」公団の G.S.レオンチエフ次長は、SAR 条約の発効に伴うインタビュー記事（雑誌「海運」1986 年第 1 号）で次のように述べている<sup>31)</sup>。

ソ連邦には、幾つかの救助組織があり、海運省、漁業省、河川運輸省、民間航空省、海軍は、救助作業に従事する専門的下部組織を有している。

---

<sup>30)</sup> 当直救助曳船の出港準備態勢は、平時 2 時間、高度 30 分及び即時の三つの準備態勢があり、どの準備態勢を取るかは船舶公団長又は漁業生産合同長が定める。当直救助曳船には、乗員の 2/3 が乗船し、満載の 80%以上の燃料、清水及び糧食が搭載されていなければならない。См.: Сидорченко В.Ф. Указ. соч. С. 12. Сноска 22. // 漁業部門では、1978 年から漁業救助部隊の救助曳船の海港での 2 時間出港準備態勢（乗組員 2/3 が常時乗船）が導入されている。См.: Пути повышения мастерства спасателей. Журнал «Рыбное хозяйство». № 9. 1981.

<sup>31)</sup> Актуальное интервью. Поиск и спасение. Журнал «Морской флот». №1. 1986.

これら各下部組織にはその作業の専門性に本質的な違いがあるが、共通する主要な任務は、人命、船舶及び航空機の迅速な救援である。一つの省の救助組織がどんなに素晴らしく組織されようとも、一つの省の組織だけでは搜索救助という大きな任務に対処できない。そのため、水域には省庁応急救助組織の地域相互活動計画が存在している。例えば、漁船が遭難した場合、漁業省の救助者から要請があれば、海運省の救助者は、出港準備態勢にある当該状況で最も最適な船舶等を救助作業のために分与せねばならない。救助組織及び救助船舶の相互活動の組織化の一般的問題に関する共同決定の立案は、全ソ「航海」公団が行なっている。

ソ連船舶は、1日に2回、12時間毎にソ連邦の海岸局と通信を行い、自船の位置、コース、速力及び航海状況を通報しなければならない。船が通信に出ない場合、海岸局は無線搜索を開始し、同時に船舶所有者の救助調整本部〔船舶運行管理当直者組織、水域レベル SAR 本部又は省庁 SAR 本部〕に通報する。これを受けた同本部は、非応答船の海域にある救助船舶及び一般船舶を高度準備態勢に置く。無線搜索の成果がない場合、正に、搜索救助が開始され、準備態勢に置かれている救助船舶及び一般船舶が行方不明海域又は遭難信号発信海域に向かう。

この発言の前段は、1975 年相互活動令に規定された海事関係省庁等の水域レベルの SAR 本部間の救助調整及び救助業務の主務官庁である海運省による全ソ〔サルベージ〕公団（その後の全ソ「航海」公団）を介しての 1968 年海商法典第 6 条に基づく救助業務の一般的指導権限の行使についてである。後段は、船舶位置管理情報システムの存在、並びに所属船が遭難した場合、船舶所有者がこの船舶位置管理情報システムにより管理及び把握する遭難海域に位置する所属船舶を遭難船の救援に動員するという、所属遭難船の救助を所属船舶の勢力により自律的に自前で行う部門管理ベースの救助調整システムの存在について述べている。

#### （1）船舶所有者の船舶位置管理情報システム

海運省の場合、海上運送という船舶による日々の経済活動、輸送プロセス及び活動成果を管理する生産管理情報は、船舶の運行管理（ディスパッチ）情報を含め、機動的な海運管理のために整備された海運省→船舶公団

→海港、船舶修理工場の各レベルの自動管理システム(ACY) (以下、ASU) から構成される海運省 ASU の下部システムである船舶公団 ASU の動的情報として電算機処理され、そのデータベースに記録される。

船舶からの生産管理情報（日報）は電報で送られ、日報電報の様式は電算機処理用にコード化されている。そのディスパッチ (DISP) 様式は、船位に応じて DISP-港（港での船の作業情報）、DISP-出港（船の出港及び出港地での船積貨物、乗船客の情報）、DISP-海（船の移動情報）及び中間管理情報である DISP-KONTR（ディスパッチコントロール）の大きく四分類がある。共に洋上での位置情報及び気象海象情報を含んだ「DISP-海」様式電報が毎日モスクワ時間 12:00 から 16:00 までに、「KONTR-海」様式電報が 00:00 時から 04:00 時までに船舶局から中央海岸局に送信され、電算機センターで処理され、船舶公団の関係部局に送られる<sup>32)33)</sup>。

漁業省船舶の日報電報様式は、海運省のものとは違い、操業海域における船団の配置状況、個々のクラスの船舶の活動状況、漁獲物の製品化状況、補給品等の状況を網羅する単一様式を使っている。その報告内容は、全ての船舶に通報が義務づけられた標準管理情報と、必要性及び個々の船の生産活動の種類に応じて報告に加える追加管理情報とに分けられている。

船舶公団又は漁業生産合同の電算機センターに入ってきた船舶の運行管理情報は、電算機処理され、船舶の昼夜運行管理を行う船舶公団又は漁業生産合同の運行管理当直者（ディスパッチャー）組織により活用される。この船舶運行管理当直者組織は、船舶公団又は漁業生産合同の営業時間外においては「初動の救難対応など」緊急の決定を行う<sup>34)</sup>。

ソ連船舶の無線位置通報については、1979 年 11 月 30 日付けの海運省令第 220 号、漁業省令第 476 号及び通信省令第 523 号で承認されたソ連邦海上移動業務無線通信規則<sup>35)</sup>に関連規定があり、次のように定めている。

<sup>32)</sup> Мигалатий Б.С. Эксплуатационная документация морского судна. М.: Транспорт, 1987. С. 5, 65, 79, 87.

<sup>33)</sup> АСУ «Морфлот». 12.08.2003. [http://www.info-system.ru/is/history/is\\_history\\_asc\\_morflot.html](http://www.info-system.ru/is/history/is_history_asc_morflot.html)

<sup>34)</sup> Венскаускас К.К. и др. Системы и средства радиосвязи морской подвижной службы: Справочник. Л.: Судостроение, 1986. С. 64-65.

<sup>35)</sup> Правила радиосвязи морской подвижной службы Союза ССР (утв. и введ.



船舶局は、通報の有無にかかわらず、1日に2回、(通信士2名の場合)モスクワ時間の12:00から16:00まで及び00:00から04:00までの間に、(通信士1名の場合)12:00から18:00まで及び22:00から04:00までの間にそのサービスを受けている中央海岸局と通信を行なわねばならない(第107条)。第107条に規定された期間に船舶局が通信に出ない場合、海岸局は船舶局の無線搜索を組織する、この搜索のために無線に出ない船舶の航行海域に位置する船舶を動員する(第92条)。第107条に規定された期間の終了後3時間を経ても被搜索船と通信設定ができない場合、海岸局の交代制の長はこのことについて船舶公団(船団局)の運行管理当直者及び中央海岸局の長に報告する(第93条)。他の船舶公団(船団局)又は他の官庁に属する船が通信に出ない場合、該船にサービスを行なっている中央海岸局の交代制の長は、3時間経過後、第93条に規定された報告の他に、船が通信に出ないことについて船の所有者である船舶公団(船団局)の統括中央海岸局(главный)の交代制の長又は該船の所属官庁の指導部に「緊急」の符号を付して電報で通報する(第94条)。

漁業船舶の無線位置通報に関しては、上記のソ連邦海上移動業務無線通信規則の付属書である1981年1月16日付け第36号漁業省令によって承認及び導入された漁業省システム無線通信組織化規程(第10章 船舶の無線搜索と応急通信)<sup>36)</sup>にも関連規定があり、次のように定めている。

船が定時通信に出ることの監督は、船舶所有者、中央海岸局(海岸局)、操業海域(船団)の通信の長に課せられ、定時通信に出ず、船団局(船団基地)〔漁業生産合同傘下の船舶所有者企業〕宛てに運行管理情報を送らなかった船は事故船と見なされ(第198条)、海岸局は、1) 船舶所有者の通信部局指導部にその所属船が通信に出ないことをテレタイプ又は電話電報により通報し、2) 当該操業海域の本部船、指揮船及び当直船にその所属

---

в действие Приказом Минморфлота СССР, Минрыбхоза СССР, Минсвязи СССР от 30 ноября 1979 г. N 220/476/523). [http://rofficer.narod.ru/docs/prs\\_3.htm](http://rofficer.narod.ru/docs/prs_3.htm)

<sup>36)</sup> Положение об организации радиосвязи в системе Министерства рыбного хозяйства СССР (утв. и введ. в действие приказом Министерства рыбного хозяйства СССР от 16 января 1981 г. N 36 и согласовано с Государственной инспекцией электросвязи Министерства связи СССР письмом N ГИЭ-46/35/193 от 13 января 1981 г.). Л.: Транспорт, 1982. С. 34-36.

船が通信に出ないことを通報すると同時に、無線搜索の組織化を求め、3) 当該海域の隣接中央海岸局に自局の周波数で遭難船の呼出を行うよう要請する（第 200 条）、本部船、指揮船又は当直船の船舶局は、1) 156.8MHz、500kHz 及び 2182kHz、船団共通波又は当該操業海域のその他指定呼出周波数で無線聴取及び事故船の緊急呼出を行ない、2) 事故船との通信の有無、事故船の最終確認座標、針路、速力及び最後の通信時間について他の船舶に照会を行い、3) 中央海岸局から通報受信後 1 時間以内に無線搜索の結果を当該中央海岸局に通報する（第 201 条）、無線搜索の通報を受信した事故船予想位置海域に位置する船舶局は、独自に第 201 条に規定された周波数で聴取及び呼出を行い、各予定時間に船舶所有者及びサービスを受けている中央海岸局宛に無線搜索の結果を通報し、特別の指示あるまでこれを継続せねばならない（第 202 条）、事故船と通信設定が出来なかった場合、上級操業長は、海洋救助曳船、魚群探査航空機、パトロール船又は指示に従って行動するその他の船を事故船予想位置に派遣する（第 203 条）。

このソ連邦の船舶位置管理情報システムは、その情報の管理が船舶の管理者別及び部門別に行われており、情報の活用に制限があるが、米国の AMVER、日本の JASREP と同じように、海難が発生した場合、遭難海域付近に位置するソ連船舶を電算機により機動的に把握し、これら付近航行船舶に対して遭難船の救援の要請を迅速に行うことを可能にしている。

## （2）漁業省の SAR 本部

漁業省の SAR 本部の機能を担っているのは、1965 年 10 月 23 日付け第 819 号ソ連邦閣僚会議決定に従って組織された漁業船舶の航行及び操業の安全を担う漁業省漁業船団航海安全港監察国家監督総局（同省総局資格の独立下部組織）（以下、国家漁業船団監督総局）である。同総局は、直接に又はその地方組織である水域国家漁業船団監督局及びその地区監督局、監視船、並びに海漁港港長を通じて、漁業船舶に対するその航行及び操業の安全の指導監督、並びに操業海域の当直救助船の配置監督、遭難船の救援、関係省庁救助勢力の動員要請支援などの救助業務の組織化を担う、航行安全と応急救助の二つの機能を併せ持つ組織である。漁業省 SAR 本部の救助客体は、漁業部門の船舶（漁労船、運搬船、加工船等）、船舶設備、

漁具、漁獲物とその加工品、運送料及びその他、並びに人命である<sup>37)</sup>。

1978年6月20日付け第260号漁業省令で採択された漁業船団及び漁業コルホーズ船舶航行操業安全確保の基礎(以下、1978年安全確保の基礎)<sup>38)</sup>は、第2条で漁業省直轄下の全ソ漁業合同、企業及び団体の全ての役職員は、1978年安全確保の基礎の規定を履行する義務がある、第28条で漁業船団及び漁業コルホーズの企業及び団体、コルホーズ間企業及び同団体の長は、船団活動の常時監視、移動路及び操業海域における船舶位置の毎日把握を確保する義務がある、第29条で船が無線に出ない場合、船団全体に無線捜索が即時発令され、必要な場合、他省庁の組織に捜索参加要請がなされる、第33条で遭難船舶に技術的及び助言的な指導を行うことを目的に、漁業合同は合同令により「成員が」任命される常設の班(本部)を組織する、班は船団、国家漁業船団監督局、研究所及び計画設計組織の高技能資格専門家で構成される、遭難通報を受信したならば漁業合同指導部の指示により班(本部)が緊急に召集される、第34条で船舶が過密で、航行及び操業環境が厳しい操業海域には救助曳船を配備することを定めている。

### (3) 漁業省の漁業救助部隊

海運省のサルベージ部隊が船舶公団傘下の独立採算企業であるのに対して、漁業省の漁業救助部隊は、全ソ漁業合同又は漁業生産合同の傘下にある独立採算漁業企業(冷凍運搬船を含む運搬船、タンカー、加工母船、各種漁労船舶、冷凍倉庫、加工工場等を有する船団局又は船団基地、1980年代の組織改正後の組織名で、北方、西方、南方及び東方の各水域の漁業冷凍船団局)の構成下部組織である<sup>39)40)</sup>。

---

<sup>37)</sup> Бекашев К.А., Сидорченко В.Ф. Безопасность на море: Нормативно-правовые аспекты строительства и использования судовой техники: Справочник. Л.: Судостроение, 1988. С. 17-19.

<sup>38)</sup> Основы обеспечения безопасности плавания и промысла судов флота рыбной промышленности и рыболовческих колхозов (Приказ Минрыбхоза СССР от 20 июня 1978 г. N 260). <http://faolex.fao.org/docs/texts/rus43298.doc>

<sup>39)</sup> Калининградское управление рефрижераторного и транспортного флота «Рефтрансфлот». <http://www.gako.name/index.php?publ=73&razd=33>

<sup>40)</sup> История компании. Становление транспортного флота. [http://urtf.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=49&Itemid=13&la](http://urtf.com/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=13&la)

例えば、北方漁業冷凍船団局は、10 隻の救助曳船及び海洋曳船を有し、その主要任務には、操業海域での応急救助・パトロール業務、船舶乗組員による緊急修理作業の支援、医療援助などが含まれている<sup>41)</sup>。

また、後述のダリルィバ付属海上遭難者遭難船舶搜索救助組織化本部の活動確保班には東方冷凍漁業船団局の漁業救助部隊の専門家が、助言指導班には同漁業救助部隊の隊長が成員として入っている。

#### （4）船舶所有者の搜索救助組織化本部組織（非常設 SAR 本部組織）

1978 年安全確保の基礎第 33 条に規定する本部は、水域の船舶所有者である各水域の全ソ漁業合同及びその傘下の漁業生産合同、船団局及び船団基地、並びに漁業コルホーズに付属するそれぞれの海上遭難者遭難船舶搜索救助組織化本部（以下、搜索救助組織化本部）として設置されている<sup>42)</sup>。

1985 年 12 月 4 日付け第 838 号極東水域全ソ漁業合同「ダリルィバ」（以下、ダリルィバ）令により承認された 1986 年 1 月 1 日施行の「ダリルィバ付属」搜索救助組織化本部規程<sup>43)</sup>は、次のように規定している。

本部、船舶所有者、漁業生産合同又は全ソ漁業合同が、別の指示を出さなかった場合、搜索救助の直接的な指導は、次の者が行う。

単独航行では、遭難船舶長から救助契約への署名の同意を得た救助船舶長〔主救助者〕（1.5.1）<sup>44)</sup>。

海上での船又は人の搜索に際して操業海域長（船団での移動中は船団旗船舶長）が搜索区域に位置している船舶の中から指名する搜索調整者（搜索勢力の直接の指導者）は、この指名がない場合、現場に最初に到着した

---

ng=ru

<sup>41)</sup> МУРМАНСЕЛЬДЬ. Из серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР». <http://rmpoisk.ru/Rukopisi/Murmanseld.htm>

<sup>42)</sup> Волков А.А. и др. Морское и рыболовное право. М.: Агропромиздат, 1986. С. 202.

<sup>43)</sup> Сборник документов по безопасности мореплавания и ведения промысла для флота рыбной промышленности и рыболовецких колхозов Дальневосточного бассейна. Владивосток: Отп. РИО ЦПКТБ Дальрыбы, 1987. С. 122-147 (Положение о штабе организации поиска и спасания людей и судов, терпящих на море, утверждённое приказом Дальрыбы от 4 декабря 1985 г. N 838).

<sup>44)</sup> 船舶集団での移動では、船舶集団旗船舶長又は同船舶長によって指名された者（1.5.2）、操業海域では、操業海域長又は同長によって指名された者（1.5.3）、港水域では、港長（1.5.4）。

ソ連船の船長が自動的に搜索調整者の義務及び責任を引き受ける (1.6) <sup>45)</sup>。

本部は、海上における救助作業の指導者又は搜索の調整者の指名を（船舶所有者の同意を得て）行う (1.7.3) <sup>46)</sup>。複雑な計算及び他の組織の勢力の動員を必要としない救助作業の指導は、船舶所有者の本部が行う (1.9)。全ソ漁業合同の本部の召集、作業の着手は (1.10)、全ソ漁業合同の決定 (1.10.1)、遭難船船長、救助者、旗船船長、操業海域長、遠征船団長、船舶所有者、漁業生産合同、漁業コルホーズ連合からの直接の救援要請 (1.10.2)、国家漁業船団監督総局機関の指示 (1.10.3) により行われる。

本部長は、航海担当ダリリィバ次長であり、救助作業の実施に関連する全ての組織的及び技術的な問題を解決する (2.1)、本部第一次長には、ダリリィバ航海部 (служба) 長が任命され (2.2)、通信の確保を行なう活動確保班には、班長の航海部上級技師、沿海地方漁業生産合同生産技術通信局の通信運用官、〔後述の〕船団監視部のオペレーション当直者（同部の部長）、中央海岸局の交代制の長、並びに東方漁業冷凍船団局の漁業救助部隊の専門家、... が (2.6.4)、助言指導班には、班長の航海部主席船長、上記漁業救助部隊の隊長、... が (2.8)、成員として入る。

ダリリィバ船団監視部のオペレーション当直者は、本部が召集されるまで、先ず第一に、搜索及び救助の組織化に関する措置を取る (3.4.2)。

船が通信に出ない又は予定地点に予定時間までに到着しない場合、ダリリィバ船団監視部のオペレーション当直者は、該船の位置及び状況を明らかにすべくあらゆる措置を取る。合同指導部の指示により搜索航空機を待機させるためソ連邦統一国家航空搜索救助庁 (ЕГАПСС СССР) 宛てに通報を行う (4.6)。救助作業時の本部と船舶との全ての無線電話交信は、沿

---

<sup>45)</sup> 搜索調整者は、搜索客体の推定位置、この位置の最大誤差及び搜索区域を決定する (1.6.1)、到着した救助単位〔船舶〕に搜索方法を指示し、搜索区域を割り当てる (1.6.2)、搜索客体発見後の救助のために然るべき単位〔船舶〕を指名する (1.6.3)、搜索救助現場での通信の調整を組織する (1.6.4)。

<sup>46)</sup> 本部は、遭難者、通信に出ない船の効果的な搜索の組織化 (1.7.1)、遭難船船長及び救助作業指導者への勧告の準備及び発布 (1.7.4)、救助作業に関する決定及び計画の立案 (1.7.5)、指導部の救助作業に関する指示の執行者への通知及び指示の執行に対する監督 (1.7.7)、搜索及び救助作業の実施、並びに搜索救助作業に際しての相互活動及び必要な場合における他省庁等の勢力の動員の組織化を行う (1.7.8)。

海地方漁業生産合同生産技術通信局によってテープレコーダーに録音される（4.9）。

救助海域に位置する勢力の動員は、[現場]救助作業指導者が行う（6.1）。救助海域外に位置する勢力の救助への動員（6.2）は、本部の立ち上げ前は、ダリルイバ船団監視部のオペレーション当直者が（6.2.1）、本部の指導下に入る前は、救助の一般的指導を行っている本部が行う（6.2.2）。危地にある船の所有者は、救助作業に参加し、救助作業にその有する〔船艇〕勢力及び資機材を提供する（6.4）。

危地にある船（事故の第一報を伝達した船）の船舶局は（7.4）、サービスを受けている中央海岸局に直接に「事故」の表示をした無線電報の即時伝送、無線電搬状況が悪い場合には、無線中継船舶経由での即時伝送の措置を取る。この無線電報の全ての受取人への伝達は、これを受信した中央海岸局が確保する（7.4.1）。沿海地方漁業生産合同生産技術通信局の電信部（ダリルイバの建物）及び同通信局の通信運用官は（7.8）、「事故」の表示をした無線電報を受信したならば、これを直ちに船団監視部のオペレーション当直者に手交する及び名宛に示された全ての受取人への即時伝達（手交）を確保する（7.8.1）。

船の成功裏の救助に協力した搜索救助組織化本部の専門家は、1965 年漁業船団応急救助作業遠征部隊規程（1985 年 4 月 4 日付け第 202 号漁業省令による改正規定）に従って報酬権を持つ（8.1）。

（5）水域船団監視部組織（常設 SAR オペレーション当直組織）

1978 年安全確保の基礎第 28 条に規定された漁業船舶の位置把握を確保する 24 時間当直組織とは、1984 年 4 月 3 日付け第 214 号ダリルイバ令により承認され、1984 年 4 月 16 日施行の極東水域船団監視部規程<sup>47)</sup>に規定された船団監視部組織であり、同規程は、次のように定めている。

太平洋及びインド洋を航行するダリルイバの船舶の航行安全確保を目的として、ダリルイバに付属して中央船団監視部を、沿海地方漁業生産合同、

---

<sup>47)</sup> Там же. С. 82-121. Сноска 43 (Положение о службе наблюдения за флотом Дальневосточного бассейна, утверждённое приказом Дальрыбы от 3 апреля 1984 г.).

サハリン漁業生産合同及びカムチャッカ漁業生産合同に付属して地域船団監視部を設置する。中央船団監視部は、東方漁業冷凍船団局の賃借対照表上にあり、地域船団監視部は、それぞれ沿海地方、サハリン及びカムチャッカの各漁業生産合同の賃借対照表上にある。中央船団監視部は、ダリリイバ本局に機動的に従属し、地域船団監視部は、ダリリイバの中央船団監視部に機動的に従属する（1）。

ダリリイバ中央船団監視部は、東方冷凍漁業船団局の定員である経験ある指導船長<sup>48)</sup>で充足され（3.1）、沿海地方、サハリン及びカムチャッカの各漁業生産合同付属の地域船団監視部は、船団基地の一つ又は合同の定員である経験ある指導船長から充足される（3.2）。

ダリリイバ付属、並びに沿海地方、サハリン及びカムチャッカの各漁業生産合同付属の各船団監視部は、その部長である上級指導船長1名を含む（3.3）、5名の指導船長から構成され（3.4）、指導船長は、昼夜間断なく行われる船団監視部の活動のオペレーション当直者である（3.5）。

上級指導船長（船団監視部長）はダリリイバ航海安全部（отдел）長の直

---

<sup>48)</sup> 指導船長制度は海運省にも存在するが、1986年8月21日付け漁業省令によって承認された漁業船団及び漁業コルホーズ船舶指導船長規程は、漁業省部門の指導船長について次のように規定している。

漁業省の生産合同、漁業コルホーズ、船団局及び船団基地の指導船長は、船舶及び航海技術設備の安全運用の組織化、並びに航海及び操業の国際的、国家的及び部門的な法規範の履行問題における指導的専門家であり（1）、船の指揮職員の教師及び養育者であり（1.1）、新任の船長及びその他操船者の支援を行う（2.2）。

船団における指導船長の数は、〔船舶検査機関である〕船舶管理庁の監督対象船舶15隻～20隻に対して1名の計算で決定される（1.4）。指導船長の職は、全ソ漁業合同、漁業生産合同及び漁業コルホーズの任命職リストに入っており、漁業生産合同及び漁業コルホーズの代表者によって推薦され、全ソ漁業合同長によって任命及び解任される（4）。指導船長の職への指名要件は、一般に、船舶操船の高等教育を受け

（5.2）、十分な（通常、5年以上の）船長経験を有し、船団基地、生産合同の任意の船舶を指揮できる海技資格を有する者である（5.3）。

指導船長は、航海部（служба）長に直属し、海上にあつては、そのほかに操業海域長に機動的に従属し、計画及び課題に従って、必要に応じて、航海部長又は操業海域長の指示により、船から船へ移動しながら自己の職務を行う（4.1）。指導船長は、船長及び航海士職員に実務的支援を行うために計画的に航海に出て、その労働時間の半分以上を海上で過ごす（6.2）。См.: Там же. С. 444-459. Сноска 43 (Положение о капитанах-наставниках флота рыбной промышленности и рыболовных колхозов, утверждённое приказом Минрыбхоза СССР от 21 августа 1986 г. N 453).

属下にあり(4.1.1)、船団監視部の指導船長は上級指導船長に直属する(4.1.2)。船団監視部のオペレーション当直者は、ダリリバの責任代表者であり、上級指導船長及びダリリバ航海安全部長に直属する〔応急救助の組織化に関して、漁業省国家漁業船団監督総局<sup>49)</sup>→全ソ漁業合同航海部(旧：航海安全部)<sup>50)</sup>→中央船団監視部→地域船団監視部という図式の機能的従属関係がある〕(4.2.1)。船団監視部のオペレーション当直者は、1) 水域の海洋船舶の配置に対する監督を行い、然るべき本部が活動を開始するまで、事故又は遭難状態に陥っている船舶への初動の救援、並びに流出油処理作業を組織する<sup>51)</sup>(4.2.4)。

ダリリバの全ての船舶船長は、海上に在るときは一日に1回、移動中にあつては一日に2回、自船の運行管理情報を中央船団監視部及び自船が位置する海域の船団監視部宛てに通報せねばならない。船舶が遠征船団に在る場合、全ての船舶の当該情報は、遠征船団長が、各船のディーゼル燃料、潤滑油及び清水の有無を必ず付記して通報する(1.6)。

当直中、船団監視部のオペレーション当直者は、1) 海上に在る船舶の機動的監視を行い、2) 定時通信に出ない船の位置を明らかにすべく緊急の措置を取る、このために、第一に、その船舶所有者、操業海域指導部及び被無線搜索船の予想位置海域に在るその他船舶を動員する、並びに、あらゆる通信手段を利用して、船舶を有するその他組織に支援要請を行う(4.2.8)。

全ての海岸局は、船団監視部のオペレーション当直者と信頼ある電話通信を持たねばならない(1の注a)。船団監視部の執務室は、搜索救助組織

<sup>49)</sup> Бекашев К.А., Сидорченко В.Ф. Указ. соч. С. 18-19. Сноска 37.

<sup>50)</sup> 1984年の船団監視部規程と1986年の指導船長規程とに規定された指導船長の直属組織の名称の違いなどから1986年頃にダリリバの航海安全部(отдел)は航海部(служба)に組織改正されたものと思われる。

<sup>51)</sup> 海上への油の事故流出通報を受けた場合、船団監視部オペレーション当直者は、事故流出油対策本部長(次長)が到着するまで、その機能を履行する(5.3.1)。

海洋事故流出油対策作業を組織する場合、船団監視部のオペレーション当直者は、次のことに着手すべきである。7) 海漁港の漁業救助部隊と通信を設定し、必要な場合、水域の海運省及び海軍の応急救助組織とも通信を設定し、共同での流出油対処にこれら組織が如何なる設備を分与できるかを明らかにする。8) 必要な場合、流出油処理作業に関係する一定の機能を履行するため、事故船の海域又はその付近海域に位置する漁労船舶、運搬船舶、タンカー及びその他船舶の動員について指示を出す。9) 事故流出油処理を委ねる船(出来るだけ、救助船)を指名する(5.3.2)。



化本部及び中央海岸局〔運用室〕に隣接して又は、やむを得ぬ場合、出来るだけその近くに配置され、これらとの信頼ある通信を持たねばならない(3.7)。

船団監視部のオペレーション当直者は、船団船舶の位置に対する監督機能を、中央海岸局及び漁業組織の船舶運行管理部署、船舶船長、水域情報センター、生産合同情報センター、操業海域長、旗船船長、旗船及び船舶集団の専門家、地方水象気象自然環境監督局、海漁港港長、電算機センターから受け取る情報を利用して行う(5.1.1)。船団監視部のオペレーション当直者は、搜索救助組織化本部が活動を開始するまで、事故船の救援の組織化を直接に指導し、応急救助組織、漁業船舶及びその他省庁の救助勢力との間の相互活動を調整する(5.2.1)。遭難信号又は船の事故報告を受けたならば、船団監視部のオペレーション当直者は、救助作業及び搜索作業の組織化及び実施に向けた措置を緊急に取る。第一に、1) 事故電報の受信について搜索救助組織化本部長に報告する、2) 必要な場合、水域(生産合同)情報センターのオペレーション当直者又は事故船の所属船団の当直運行管理者に搜索救助組織化本部の召集指示を行い、全ての相互活動組織との通信を設定する措置を取る(5.2.2)。

船舶の航行安全、事故船の救援の組織化、無線に出ない船舶の搜索の問題に関する船団監視部の指示及び指図は、船舶船長、操業長、船団基地長、州(地方)漁業コルホーズ及びカムチャッカコルホーズ間合同、港、水域情報センター、漁業救助部隊、水域の漁業組織の海岸局及び中央海岸局の長にとって義務的なものである(1.8)。

船団監視部のオペレーション当直者は、事故船の機動的救援を漁業船団の漁労船舶及び救助船舶の勢力により組織し、必要な場合、その他の官庁の勢力を動員する。遭難船及び遭難者の救援についての船団監視部オペレーション当直者の指図は、1968年ソ連邦海商法典第53条<sup>52)</sup>に従って船舶

---

<sup>52)</sup> 1968年海商法典第53条：船長は、自船及びその乗員乗客に危険なく行うことができる限りにおいて、次の義務がある。1) 海上で発見した任意の遭難者の救援を行う。2) 遭難者の救援にできる限りの速力で向かう。但し、当該遭難者が救援を必要とし、船長のそうした行為を期待することが理にかなっている場合。本条に規定された義務の不履行に対して船長は法律によって定められた責任を負う。

船長によって履行される（5.2.5）。

## 5. 人命救助と主救助者及び一般船舶と専門的救助船の関係

海難が発生した場合、誰が救助し、誰が救助調整を行うのか、人命救助と財産救助、人命救助者と財産救助者、一般船舶と専門的救助船の関係について、ソ連の文献では次のように述べられている。

① 1952年12月16日付け第330号海軍大臣令<sup>53)</sup>で布告された海軍の救助部隊及び軍艦と遭難船舶との相互関係並びに救助作業清算手続令によれば、「遭難船舶及びその乗員乗客の如何なる救援も、迅速に、最も効果的な手段により行なわれる。必要な場合、軍艦、航空機及びヘリを救助に参加させる。遭難現場に到着後、直ちに人命救助に着手し、これを無償で行う。船体の救助は（人命喪失の脅威がない場合）、救援の受入又は拒否を行う遭難船舶長の明白に表明された又は暗黙の同意を得て行なわれる。同時に複数の艦船が遭難船に向かっている場合、遭難船舶長は、それら艦船の中から救助者を自分で選ぶ権利がある。救助作業中の艦がその救助機能〔主救助者の権利〕を別の艦に移譲することはあり得る」<sup>54)</sup>。

② 上記1952年海軍大臣令に代わる1986年12月30日付け第285号国防省令で導入された海軍艦船と危地にあるソ連船舶及び外国船舶との相互関係並びに救助作業清算手続令<sup>55)</sup>によれば、「ソ連船又は外国船の遭難信号を受信したその遭難海域に位置する海軍の艦船は、このことについて直ちに艦隊本部のオペレーション当直者に報告すると共に、可能な限りの速力で危地にある船の救援に向かう（第5条第1項）。海軍艦船の指揮官は、遭難現場に到着後直ちに、危地にある船の船長に対して救助サービス

---

<sup>53)</sup> Инструкция о взаимоотношениях спасательных отрядов и кораблей Военно-Морского Флота Союза ССР с судами, терпящими бедствие, при их спасании и о порядке расчётов за спасательные работы, объявленная военным морским министром Союза ССР от 16 декабря 1952 г. N 330.

<sup>54)</sup> Серков В.А. и др. Указ. соч. С. 49. Сноска 27.

<sup>55)</sup> Приказ Министра обороны СССР от 30 декабря 1986 г. N 285 О введении в действие Инструкции о взаимоотношениях кораблей и судов Военно-Морского Флота СССР с советскими и иностранными судами, находящимися в опасности, и о порядке расчётов за спасательные работы.  
<http://lawru.info/dok/1986/12/30/n1181328.htm>

の受入同意及び商工会議所付属海事調停委員会様式での救助契約の救助作業開始前の締結同意について照会せねばならない。照会及び回答は、照会を行なった艦船の当直（航海）日誌に記載される（第6条）。状況により危地にある船の乗員乗客の救助に緊急の措置を取る必要がある場合、海軍艦船の指揮官は、救助契約書の署名とは関係なく、その船の船長の同意を得て直ちにその乗員乗客の救助に着手せねばならない（第7条第2項）。

③ 救助契約を締結した海軍の救助船（救助部隊）の指揮官は、主救助者〔1975年相互活動令第15条の「救助作業指導者」〕となり、救援のために遭難現場に到着した他の全ての艦船を、必要な場合、救助作業に参加させる権利を持つ。救助作業に動員された艦船〔同相互活動令第18条の救援のために分与された船舶等〕は、共同救助者の権利で主救助者の指導の下に行動し、遭難船とは個別の契約関係を結ばない<sup>56)</sup>。

④ 搜索救助作業に専門的救助船（軍艦を含む）と商船とが参加する場合、専門的救助船の1隻が、搜索救助作業の指導に関する現場指揮官〔主救助者〕の責務を引受けねばならない。この場合、商船は、現場指揮官の具体的な指図を待つと共に、正にその指図により国際条約によって規定されるその権利及び義務から解放される。

搜索救助作業に参加するのが商船だけの場合、現場に船舶が到着するまで、その内の1隻が（見掛け上）搜索調整者の責務を負わねばならない。搜索調整者は、船の能力及びその大凡の現場到着時間の如何にもよるが、搜索救助作業に参加する全ての船舶の全員一致で指名される<sup>57)</sup>。

⑤ 相互関係がSAR条約に規定される人命救助と異なり、船体及び貨物の救助における相互関係は救助契約によって決定される。

危地ある船と救助者たちが同じ官庁に所属する場合<sup>58)</sup>、指導者〔主救助者〕を指名するのは船舶所有者又は部門内の上位組織〔船舶所有者よりも

<sup>56)</sup> Серков В.А. и др. Указ. соч. С. 52. Сноска 27.

<sup>57)</sup> Грузинский П.П., Хохлов П.М. Указ. соч. С. 237. Сноска 13.

<sup>58)</sup> ソ連邦では、財産救助に関して、省庁（部門）別にそれぞれに固有の自己完結的な救助システムが構築され、相手が外国船か否かということばかりでなく、同じ部門に属しているか否かで救助手続、救助経費及び救助報酬の扱いに違いがある。上掲拙著 167-173 頁をご参照ください。

上位の管理環組織（海運省の船舶公団、漁業省の全ソ漁業合同など）、海運省全ソ「航海」公団、漁業省国家漁業船団監督総局などの指導監督組織〕であり、専門的救助船又は専門的救助船集団〔サルベージ部隊等の救助船舶〕が到着した場合、〔現場での〕救助作業の指導は、救助船舶長又はその船舶所有者〔サルベージ部隊など〕の代表者が引受ける<sup>59)</sup>。

⑥ 主救助者の権利の移譲に関しては、人命救助と財産救助を共に適用対象とした社会主義国との海難救助協定（1956年のブルガリア及びルーマニアとの協定第7条、1956年の東ドイツ及びポーランドとの協定第5条、1956年の中国及び北朝鮮との協定第7条、1967年の北朝鮮との協定第6条）にも詳細な規定がある<sup>60)</sup>。例えば、1956年のソ連邦とブルガリア及びルーマニアとの協定<sup>61)</sup>の第7条は、次のように規定している。

「遭難船（航空機）の所に最初に到着し、その船長から救助受入の同意を得た救助者は、自分のリスクで作業を指導する主救助者となる。主救助者の招きでその後に着した他の協定当事者の応急救助組織の救助設備〔船舶及び航空機等〕は、主救助者によって共同救助者の資格で共同救助に動員され、主救助者の指導及び責任の下で救助作業に参加する。

場合によっては、救助者たちと遭難船舶長（航空機機長）との間の合意により主救助者の権利を後から遭難現場に到着した別の救助者に委譲することができる。これについては、以前に締結された救助契約書に救助者たちと遭難船舶長（航空機機長）とが署名で副署する移譲署名がなされる。

締約当事国の船舶（航空機）の共同救助の全ての場合に、主救助者の権利は、救助者の中で被救助船（航空機）と同じ国籍の救助者に移譲される」。

⑦ 横並び省庁の活動の省庁間調整と同じ文脈上にあるものとして、上述

<sup>59)</sup> Дунаевский Е.Я., Жбанов А.В. Спасание на море: Справочник. М.: Транспорт, 1991. С.24.

<sup>60)</sup> Сидоренко А.В. Оформление морских происшествий. М.: Транспорт, 1981. С. 136.

<sup>61)</sup> Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических республик, Правительством Народной Республики Болгарии и Правительством Румынской Народной Республики о сотрудничестве при спасании человеческих жизней и оказании быстрой и эффективной помощи судам и самолетам, терпящим бедствие на Чёрном море.

の主救助者（現場指揮者）と他の救助参加者（共同救助者）との関係の特殊性、その円滑な相互活動に必要な条件とこれを妨げる必然的要因について、海軍応急救助組織専門家便覧<sup>62)</sup>は、次のように記述している。

「数隻の船舶が遭難船の救助というその共通の目的の達成のために共同活動を行う場合、その共同活動について合意を行い、統一計画に従って実行するばかりでなく、救助作業の機動的指導が救助作業参加者全員に義務的であることが必然的な前提となる。つまり、救助に同時参加する全ての船舶船長は業務上お互いに従属関係にないため、救助作業期間中その相互関係に一定の規制を行う必要性が生ずる。しかし、救助契約を締結した一人の者〔主救助者〕に救助参加者〔共同救助者〕が機動的に従属することは、救助参加者から法律が規定するその活動の独立性を奪うものではない。この従属関係は、個々の参加船舶の活動の調整のみを目的としており、その活動の独立的性格を変更するものではないからである」。

## 6. 部門的・部門間的・対外的な階層構造の救助調整システム

これまでに述べてきたことから、ソ連邦の救助調整システムは、管理環と呼ばれる管理レベル単位の数で3環、4環などの階層的管理構造を持つ中央省庁を頂点とする自立性、独立性が高い省庁別部門管理のシステム構造をベースとした<sup>63)</sup>、次のような階層的救助調整構造を持つシステムであると考えられる。

<sup>62)</sup> Справочник специалиста аварийно-спасательной службы ВМФ: Часть 1 Методы аварийно-спасательных и судоподъемных работ / Под общей ред. Чикера Н.П. М.: Воениздат, 1963. С. 313-314.  
<http://www.fileswat.com/download/SRRF674SM1ME41YSY9IZ58I1IBRSGZ3J37BLK1JTQDB8BT5Y2MI5YHK71JTSSBHAX2Z0WI4435MTvS/>

<sup>63)</sup> 漁業部門は、漁業管理総図についての1975年12月25日付け第1047号ソ連邦閣僚会議決定により、連邦傘下の漁業組織に関して、漁業省→全ソ漁業合同→漁業生産合同、企業〔船団局（漁業救助部隊は漁業冷凍船団局の構成下部組織）、船団基地、海漁港〕という3環システムに移行している。См.: Постановление Совмина СССР от 25 декабря 1975 г. N 1047 О генеральной схеме управления рыбным хозяйством. <http://www.bestpravo.ru/sss/gn-praktika/x7w.htm>

海運部門は、1973年から海運省→国家海運独立採算合同（北西水域合同、南方水域合同及び極東水域合同）→船舶公団という3環管理システムに、1982年からは海運省→船舶公団→企業〔船団局、海商港、サルベージ部隊及びその他〕という3環管理システムに移行している。См.: Бойцов Ф.С. и др. Указ. соч. Сноска 24.

第一レベル：海難が発生した場合、公法上の遭難者の人命の無償救助義務、並びに社会主義的所有を大切にするという憲法上の遭難ソ連船の船体及び貨物等の財産の有償救助義務に基づき、遭難信号を受信した船の船長が自律的に救援に駆けつける相互共助システムが機能する。

第二レベル：ソ連邦の船舶所有者は、計画経済及び部門管理を特徴とする社会主義的経済管理システムの中での存在であり、社会主義的所有にある所属船に対してその最適運用及び保全の管理義務を負う管理者である。所属船の海難が発生した場合、船舶所有者は、船舶運行管理当直者組織及び必要に応じて召集される捜索救助組織化本部を介して、前述の定時無線に出ない船の無線捜索システム及び船舶位置管理情報を含む船舶運行管理情報システムという海難への早期対応及び迅速な救助を確保する部門レベルの支援システムの助けにより、その管理する所属船舶の位置情報から遭難海域に位置する所属船舶を把握し、その動員により独力で救助を行うという船舶所有者の自律的な救助調整システムが機能する。

同時に、船舶の最適運用及び保全の管理義務を共に負う存在である上位の管理環組織が、その定員組織である水域レベルの SAR 本部（常設の船団監視部組織等及び必要に応じ召集される捜索救助組織化本部等）を介して、上位の管理者として、その管理下の船舶所有者に必要な支援を行うため、情報共有により把握する管理下の全ての船舶所有者の所属船舶の位置情報を活用して、必要な船舶勢力の動員を行う上下の階層的管理関係に基づく縦の調整を特徴とする部門内救助調整システムが機能する。

第三レベル：部門内の勢力では対応できない場合、同等の横並びの関係にある省庁間の横の調整として、省庁の SAR 本部を介して又は、1975 年相互活動令に基づき水域レベルでの相互活動手続について事前合意があるものは、水域レベルの SAR 本部を介して、他の省庁の船舶所有者の所属船舶に救援要請を行う他律的な省庁間救助調整システムが機能する。

第四レベル：対外的な海難救助協力事案では、二国間協定及び多国間協定、ソ連邦海商法典などの国内法令により、対外的海難救助協力のソ連邦の窓口機能組織である海運省が、この機能を担う同省の SAR 本部でもある全ソ「航海」公団及び同公団のこの機能を水域において担う同公団に機

能的に従属するサルベージ部隊を介して行う対外調整としての救助調整システムが機能する。

サルベージ部隊は、部門管理システムでは船舶公団の傘下であり、船舶公団長に直接従属する独立採算企業であるが<sup>64)</sup>、サルベージ部隊の勢力による海洋水域での応急救助・沈船引揚・水中技術作業及び遠征曳航の組織化に関しては、この組織化の機能を担う全ソ「サルベージ」公団（その後の全ソ「航海」公団）に機能的に従属している。この機能的二重従属関係に基づき、全ソ「航海」公団が担う海難救助協力の対外的窓口機能の実現として、サルベージ部隊をベースに対外的な救助調整本部と救助支部の機能を担う組織が設置され、海運省全ソ「航海」公団→救助調整本部（サルベージ部隊）→救助支部（遠隔地の同部隊支部）という図式の対外的救助調整システムが構築されている<sup>65)</sup>。

対外的な海難救助事案が発生した場合、全ソ「航海」公団は、政府間レベル及び国内省庁間レベルで、サルベージ部隊は、水域レベルで対外的及び国内的な救助調整を行う。国内調整は、救援要請という形で、第二レベルの海運部門内の調整<sup>66)</sup>及び 1975 年相互活動令に基づき第三レベルの省庁間の調整が行なわれる。

このように、ソ連邦の救助調整システムは、階層的な部門管理関係に基づき船舶所有者を含む船舶管理者がその管理下にある所属遭難船舶の救助に遭難海域付近に位置するその所属船舶を迅速に動員するという自律的な救助調整を中核とするシステムであり、ソ連邦における第一義的な海上救助者は、一般艦船であるか、専門的救助船であるかにかかわらず、遭難海域

<sup>64)</sup> Бойцов Ф.С. и др. Морское право: Учебник для мореходных училищ. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1984. С.215.

<sup>65)</sup> Там же. С. 209. Сноска 8.

<sup>66)</sup> 船舶所有者のその所属船舶の位置についての船舶運行管理情報は、統合されておらず、自動化もされていない。我々の勧告に従い、沿海地方船舶公団、科学アカデミー極東支部、極東水象気象科学研究所、海洋救助船所有者及び若干のその他の団体は、1日に1回その所属海洋船舶の位置をウラジオストック救助調整本部及びホルムスク支部に通報している（ウラジオストック救助調整本部 V.バカノビッチ本部長）  
[海運部門では、水域に同じレベルの管理環組織である船舶公団が複数あり、船舶公団間でその所属船舶の位置情報は共有されていない]。См.: Спасательно-координационный центр действует. Журнал «Морской флот». N 9. 1990.

付近に位置する任意の艦船である。

上記の救助調整システムは、SAR 条約の批准に伴い見直され、ソ連邦最高会議幹部会への SAR 条約の批准提案についての 1988 年 2 月 8 日付け第 180 号ソ連邦閣僚会議決定<sup>67)</sup>が、遭難者の搜索救助に際してのソ連邦省庁及び外国の関係組織の活動の一般的調整機能を海運省に委ね、同省に付属してモスクワ市にソ連邦国家海洋救助調整本部を、各水域に救助調整本部及び救助支部を創設することを定め、1988 年 4 月 29 日付け第 64-pr 号海運省令<sup>68)</sup>が、各水域の船舶公団及びヤクート生産合同（以下、船舶公団）に上記の一般的調整機能を委任し、海運省に付属してソ連邦国家海洋救助調整本部（モスクワ市）〔初代本部長には、全ソ「航海」公団次長であった応急救助畑一筋の G.S.レオンチェフ氏が就任<sup>69)</sup>〕、救助調整本部（ムルマンスク、レニングラード、オデッサ、バクー、ウラジオストック市）及び救助支部（アルハンゲリスク、タリン、リガ、クライペーダ、ジュダノフ、ノバロシースク、バトゥミ、ホルムスク、ペトロパブロフスク・カムチャツキー、アナドゥイリ、チクシ市）を設置し、ソ連邦国家海洋救助調整本部の維持は、海運省中央予備基金の資金により行われ、救助調整本部及び救助支部の維持経費は、関係〔本部及び支部の所在地〕の船舶公団の運用経費に属することを定めた。

同時に、上記 1988 年ソ連邦閣僚会議決定は、第 2 条第 2 項で、海上における搜索救助の一般的調整機能を海運省に委ねることは、海洋船舶及び航空機を管理下に持つ省庁からその有する勢力で海上で遭難している人々、海洋船舶及び航空機の救援を適時に行うというその責任を免除するものではないことも定めている。

SAR 条約批准の対応として新設された上記の救助調整本部組織は、対外

---

<sup>67)</sup> Постановление СМ СССР от 8 февраля 1988 г. N 180 Об одобрении и представлении на рассмотрение Президиума Верховного Совета СССР предложения о ратификации СССР Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года.

<sup>68)</sup> Приказ Минморфлота СССР от 29 апреля 1988 г. N 64-пр О выполнении Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года.

<sup>69)</sup> Поклонение эпрону. Москва, 021-022 2008. Морские вести России.  
<http://promreview.net/moskva/poklonenie-eproun?page=0,10>



的な一般的調整に加え、省庁間の一般的調整機能をも併せ持つ、部門を超えた無償の人命救助のための全ソ的な救助調整システムであるはずだが、部門レベルの海運省の附属組織として、自立性、独立性が高い省庁別部門管理のシステム構造を残したまま、上記の階層的救助調整システムにおける第二レベルの海運省船舶公団の船舶運行管理当直者組織<sup>70)</sup>と、第四レベルの海運省全ソ「航海」公団の昼夜オペレーション当直者組織及びサルベージ部隊の救助調整本部及び救助支部組織<sup>71)</sup>とを統合した実動救助勢力を持たない救助調整当直者組織として設置された。

## 7. おわりに

海事関係省庁の傘下にある相応の救助船勢力を有するサルベージ部隊等の救助専門組織は、海港等での応急救助当直なども行なっており、一見したところでは、米国の沿岸警備隊や日本の海上保安庁のように、人命救助を任務とし、その救助勢力により自律的に行動する救助組織であるかのようにであるが、実際はそうではなく、他律的に行動する、いわゆる「サルベージ業者」としての存在にすぎない<sup>72)</sup>。人命救助に関するその責務は、基

<sup>70)</sup> バルト船舶公団サルベージ部隊の L.ペロフ次長によれば、同公団の現在廃止されている船舶運行管理部は、救助調整本部の管轄に移っているが、その商業的諸機能は残ったままである。См.: Учение или шоу? Журнал «Морской флот», N 11. 1989.

<sup>71)</sup> バルト海水域では、水域における搜索救助作業の調整者の役割は、サルベージ部隊の海上人命搜索救助組織化部が行なっている。1979年 SAR 条約の履行のためにレニングラードのバルト船舶公団サルベージ部隊をベースに水域全体の救助調整本部が活動しており、タリン、リガ、クライペーダ及びカリニングラードに救助支部が創設されている〔カリニングラード支部は、1988年4月29日付け第64-pr号海運省令には規定がない〕（バルト船舶公団航海安全部 N.ハウストフ次長、同船舶公団サルベージ部隊 G.ボロブエフ隊長）。См.: Спасательная служба. Какой ей быть? Газета «Водный транспорт». 30 апреля 1988 г.

<sup>72)</sup> サルベージ業者が海難事故への即応態勢を取ることの経営上の難しさについて、横田貞一氏は、その著書の中で次のように述べている。「戦前は、海難事故が発生した場合、日サル〔日本サルヴェージ（株）〕は独自の判断で救助船を出動させることが認められていた反面、救助船が出払ったときは、必ず適当な船を備船して万一に備えるなど、救助船が1隻も待機していないことのないよう、万全の策がとられたが、戦後は、救助船の自主的出動など認められなくなるとともに、日サルの経営難打開策として自立自営が唱えられるようになってからは、海難事故に即応する態勢にも戦前には到底、考えられないようなことが行なわれ、それがまた、やむを得ないとみられるようになった」。横田貞一、「海難救助」、海文堂、1966年、261頁をご参照くだ

本的に一般艦船と同じの、遭難海域付近に位置する艦船の責務である。

SAR 条約批准前夜のソ連邦の救助調整システムは、遭難船の管理者であり、所属船の位置情報を管理する船舶所有者及びその上位の管理環組織が救援要請という形で遭難海域付近に位置するその管理下にある所属船舶を所属遭難船の搜索救助のために動員するという自律的な自立自営の縦の部門管理ベースの救助調整システムを中核としている。

また、遭難船の救助は、人命救助を優先し、引き続き行なわれる財産救助は、海難救助を業とする省庁の救助専門組織が、遭難海域付近航行船舶が救援要請により先に着手していた救助を引き継ぐなど、財産救助を部門内で独占的又は優先的に行うという特徴を持った人命救助と財産救助の一体的複合関係がその救助調整のベースに存在する。

SAR 条約批准の対応として人命救助活動の全ソ的な調整組織が創設された後も、ソ連邦崩壊による社会主義的な社会的連帯性の喪失、新生ロシア連邦の誕生による資本主義体制への移行という大きな社会環境の変化を受けて、更なるシステムの見直しが行なわれている。しかし、詳細は次稿以降に譲るが、その内容は、前述の SAR 条約批准前夜の救助調整システムのマイナーチェンジの域を出ておらず、現在に至るまでそのベースは基本的に変わっていない。その背景には、いまだにソ連時代からの省庁別の縦割りが色濃く残り、相応の救助勢力により人命救助を国家行政サービスとして行う組織も不在であり、資本主義市場経済体制の中で「無償の人命救助経費を誰が負担するのか」という解決し難い問題がある。