

【論説】

船舶の避難場所に関する研究
—IMO ガイドライン修正提案の検討—

Study on Issues relating to Places of Refuge for Ships:
Consideration of Proposal for Revision of IMO 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
- 3 避難場所を巡る欧州連合の動向
- 4 IMO ガイドラインの修正提案の概要及びその考察
- 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)(以下、「IMO ガイドライン」と言う)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、欧州の沿岸域を航行中の船舶において発生した事故を契機に、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。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」(以下、「EU ガイドライン」と言う)を策定した²⁾。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る。併せて EU は、船体の避難場所への収容に関する机上訓練を実施し、EU ガイドラインの検証作業を実施している。これら EU の避難場所に係る対応は欧州地域の取り組みではあるものの、先進性を有するものと考えられる。

2018 年 8 月、EU 加盟国及び海事関係団体は共同で IMO の第 100 回海上安全委員会(MSC: Maritime Safety Committee)に対し、IMO ガイドラインの最新化を求める提案を行った(以下、「EU 提案」と言う)³⁾。これは IMO で採択した IMO ガイドラインに対し、これまでの EU での経験、先進性を踏まえ、その規定内容について最新化を含め一定の修正を求めるものである。EU 提案は今後の IMO 関係委員会、小委員会において審議される見込みであり、IMO ガイドラインへの反映は未定であるものの、現段階においてもその提案内容を整理、検討することは将来の避難場所への対応、検討について有益な示唆を与えるものと考ええる。

このため、本稿では EU 提案の検討を行うことを目的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。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述べる。4 では EU 提案の主要事項について整理を行い、5 において IMO ガイドライン、EU 法令、EU ガイドラインの比較等を踏まえ、EU 提案の考察を行う。

研究に当っては、山地のこれまでの研究ノートの調査事項を基礎資料とする。これらは、1つはEUガイドラインの検討を行ったものであり⁴⁾、もう1つはEUガイドラインの有効性の検証を目的として実施した避難場所に係る机上訓練に関するものである⁵⁾。

2 避難場所を巡る国際的動向

本章では、主要タンカー事故を踏まえて採択された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⁶⁾。

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(地中海)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⁷⁾。

(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号事案(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。

IMOガイドラインは、前文、第1章「総論」、第2章「避難場所を必要とする場合において船長及び／又はサルバーに要求される行動に関するガイドライン」、第3章「沿岸国に期待される行動に関するガイドライン」、Appendix 1「適用可能な国際条約」、Appendix 2「避難場所の提供に関連するリスク評価に係るガイドライン」で構成される⁸⁾。

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⁹⁾、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¹⁰⁾、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。

特に IMO ガイドラインのパラグラフ 3.12 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」旨規定する。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ることを意味する。関係沿岸国がIMO ガイドラインを踏まえ状況等を評価し、船体の収容の是非について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、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¹¹⁾。

IMO ガイドラインは、その前文パラグラフ 3 及び 4 においてそれぞれ、IMO 総会は、「海上安全委員会(MSC)、海洋環境保護委員会(MEPC)及び法律委員会(LEG)に対し、必要に応じ附属書に規定する本ガイドラインについて継続して見直し、改正を行うことを求める」、「法律委員会に対し重要事項として、法律委員会の見地から本ガイドラインについて沿岸国の費用及び／又は補償を対象とする金銭的保証を含む事項を審議し、適当な措置をとることを要請する」と述べ、採択後の見直し、検討を継続することが求められている。

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¹²⁾。

(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)(以下、「MASガイドライン」という)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」¹³⁾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¹⁴⁾。

3 避難場所を巡る欧州連合の動向

本章では、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、上記2(1)①)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¹⁵⁾。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¹⁶⁾。

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 及びブラトビアの 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た。影響を受けた沿岸域は、生態系上非常に重要な地域であり、また、サンゴ礁や多種の鮫、鳥の生息域であった。更に漁業の盛んな地域でもあり、この重大な汚染により、地方政府は 6 か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¹⁷⁾。

(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¹⁸⁾し、2009年4月、改正船舶通航監視指令を採択した¹⁹⁾⁻²⁰⁾。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)

〔略〕

第20条d(欧州委員会による調査)

〔略〕

(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。2012 年 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 2012 年 9 月 2 日、ドイツに入港したのが 9 月 9 日であった²¹⁾。

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(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、従来有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²²⁾。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²³⁾。EU ガイドラインは 2016 年 1 月 27 日に開催された欧州議会²⁴⁾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²⁵⁾。

4 IMO ガイドラインの修正提案の概要及びその考察

2018 年 8 月 3 日、EU 加盟国及び海事関係団体は IMO の第 100 回海上

安全委員会(MSC: Maritime Safety Committee)に対し、IMO ガイドラインの最新化を求める EU 提案を提出した²⁶⁾。これは、これまでの EU での関係法令の制定、EU ガイドライン策定等の経験、先進性を踏まえ、IMO で採択した IMO ガイドラインについてその規定内容の最新化を含め一定の修正を求めるものである。提案文書は全体 11 ページ、29 パラグラフ及び 2 つの附属文書(Annex)で構成される。本章では EU 提案について、EU 提案の趣旨・目的、避難場所に関する調整及び協力、国の 1 つの権限ある当局の指定、関係者の明確化、対応プロセス・コミュニケーション及び報告手続、避難場所の提供を拒否し他国に引継ぐ場合のガイダンス、メディア及び情報対応、教訓の共有に分けその概要を整理し²⁷⁾、避難場所を巡る国際動向(上記 2)及び欧州連合の動向(上記 3)を踏まえ、考察を行う。

(1) EU 提案の趣旨・目的

① 概要

- 1) EU 提案は、IMO ガイドラインの修正に係る提案を行うものである。この修正を行うことにより、IMO ガイドラインが世界的レベルにおいて一貫し調和した方法で、避難場所の提供を要請する要支援船舶に対応するための明確な枠組みを規定する効果的な文書として機能することを確保するものである²⁸⁾。
- 2) MSC Flaminia 号事故(上記 3(4))を例とするような一国の管轄域を越える水域において発生する要支援船舶に関係する海難を契機として、欧州では各国の権限ある当局及び関係者間において協力及び調整の枠組みについて検討を行ってきた。これを踏まえ、全ての EU 加盟国の関係当局で構成する協力グループが設置され、関係産業界(船舶所有者、サルバー、港湾関係者、保険者の代表が参加)との緊密な協議を図りつつ、2015 年 11 月、IMO ガイドラインを基本とする EU ガイドラインを策定した²⁹⁾。
- 3) EU ガイドラインは、机上訓練(TTE: Table Top Exercise)を通じ、可能な限り現実に沿ったシナリオで評価、点検を行ってきた³⁰⁾。これまでに 3 回の机上訓練を実施した。最近のものは 2017 年 9 月、ノルウェーにおいて開催している(第 1 回は 2013 年 11 月、オランダ；

第2回は2015年9月、マルタで開催)。机上訓練は、EUガイドラインの重要事項を点検、評価し、特に運用面において適切に改善、調整を図ることを目的としている。最近の2回の机上訓練は、可能な限り現実的な状況に近い形でEUガイドラインを点検するために、汚染対応及び油回収訓練と相前後して実施している³¹⁾。

- 4) EUガイドラインは、人命の保護、海上安全の確保、海洋環境の保全を図るために避難場所を提供するという明確な目的をもって、すべての関係者間の協力及び調整の促進を図る観点から策定されたものである。関係者は、EUガイドラインは他の国々及び地域と経験を共有し、広く啓蒙を図ることについて時宜を得たものであると認識している³²⁾。
- 5) [これまでの要支援船舶への] 全般的な対応は適切と認められるものの、EUの数年間にわたる経験から得られる教訓を踏まえIMOガイドラインの最新化、改善、一層の運用上の修正を実施することが求められる。IMOガイドラインは、避難場所に係る初期の問題認識への対応としては機能するものであろうが、今後予期される状況に対して十分に適用、また、利用されるものではないと認識する。このため、一層効果的な運用、また、統一的適用に資するよう、最新化を図ることが必要である³³⁾。

② 考察

- 1) EU提案は、要支援船舶の避難場所の提供要請に係る対応について「調和」の確保を求めている。ここに言う「調和」の意義については、一例として欧州委員会が2005年11月に提出した船舶通航監視指令(2002年6月採択、上記3(1))の改正(上記3(3))に係る提案理由(Recital)に見出すことが可能である。欧州委員会は提案理由の中で「船舶通航監視指令採択後にIMOで採択した船舶の避難場所に関するガイドライン並びに欧州委員会、欧州海上保安庁及び加盟国で共同実施した作業に鑑みれば、〔要支援船舶の避難場所要請に係る対応については〕調和した、かつ、効果的な措置の実行を確保する」³⁴⁾必要性を主張している。ここで「欧州委員会、欧州海上保安庁及び加盟国で共同

実施した作業」とは、タンカーPRESTIGE号事故(上記3(2))の後に実施した「避難場所の対応に係る」EU加盟国の対応姿勢調査を指すものと考えられる。この調査においては、EU加盟国の避難場所に係る計画はその程度及び対応姿勢に差があり、また、欧州委員会及び欧州海上保安庁が合同で開催した避難場所に係るワークショップ等を通じ各国の取り組み状況を調査した結果においても、すべての加盟国が避難場所の運用に関し積極的な姿勢を示すものではないことが判明している。この調査結果を前提とすれば、将来、欧州水域においてタンカー事故等が発生する場合には、沿岸国が船舶を避難場所に収容することを認めず、また、対応に差が生じ、その結果として大規模油濁損害等が発生する可能性があることを懸念し、要支援船舶については調和した対応を行うことの必要性を主張している³⁵⁾。

- 2) 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」³⁶⁾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(上記3(3))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³⁷⁾。これは、2012年7月に発生したコンテナ船MSC Flaminia号事故対応(上記3(4))を契機とするものである。
- 3) IMOガイドラインの最新化を求めるEU提案においても、避難場所について要支援船舶の収容を義務化又は原則化するものではないが、改めてIMOガイドラインを国際基準として位置づけ、要支援船舶への避難場所への収容要請についてIMOガイドラインに規定する事項、要素について関係沿岸国等が合理的な評価を実施し、調和した対応を行う必要性を主張している。

(2) 避難場所に関する調整及び協力

① 概要

IMOガイドラインは、発生した事故について1つの沿岸国のみが関与するとの前提で策定されている。しかしながら、これまでに発生した事故の経験からは、事故発生位置に隣接する複数の国が関係する事案に発展することを示している。他方、多くの国は、事故が自国の管轄域の外で発生する場合においては避難場所への対応の責任から免除されると認識している可能性がある。要支援船舶の対応において、複数の国が関与する可能性がある状況、及び、国の管轄域を越えた場所で発生する事故に対応するための国際的な調整及び意思決定の手続を規定するべきである³⁸⁾。

② 考察

- 1) 従来、欧州周辺海域において発生した避難場所に関する事案は、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。IMOガイドラインは、その第3章「沿岸国に期待される行動に関するガイドライン」中に「沿岸国」の用語を含む規定を設けているものの³⁹⁾、これらは複数の国が関与する可能性がある状況、及び、国の管轄域を越えた場所で発生する事故に対応するための国際的な調整及び意思決定の手続について規定するものではない。
- 2) 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(上記3(3))。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策定されていない⁴⁰⁾。
- 3) これに対し2012年7月に発生したコンテナ船MSC Flaminia号事故(上記3(4))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ている。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⁴¹⁾。

- 4) 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(上記3(5))はその冒頭で「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」⁴²⁾旨規定し、EUガイドラインの目的を明らかにしている⁴³⁾。

- 5) EU提案は、EUガイドラインに倣い、IMOガイドラインに要支援船舶の対応において、複数の国が関与する可能性がある状況、及び、国の管轄域を越えた場所で発生する事故に対応するための国際的な調整及び意思決定の手続を規定することを求めている。

(3) 国の1つの権限ある当局の指定

① 概要

IMOガイドラインは、意思決定プロセスに関与する可能性のある複数の当局を規定している。これらは、地方当局、海事当局、港湾当局、海岸域の安全に責任を有する当局、及び、関係するすべての一般的な政府当局である。これでは意思決定に複数の当局等が関与し、そのプロセスに混乱、遅延が生じる可能性がある。MASガイドライン(上記2(3))は、船長及びサルベージオペレーションに関係する民間団体のために沿岸国内に連絡窓口を設定するよう規定する。沿岸国が設定する海事支援サービスは内部の組織構造によるものの、他国の政府当局にとって不適当な連絡窓口である可能性があり得る。関係当局について明確に規定することにより、近隣国間のコミュニケーション、効率的な調整及び協力を促進することが可能となる。このためIMOガイドラインは、各国において1つの権限ある当局を指定し、指定された当局の特定及び連絡先に係る情報をIMOに提供するよう勧告するべきである⁴⁴⁾。

② 考察

- 1) IMOガイドラインは、要支援船舶の避難場所への収容の是非に係る意思決定を行う可能性のある機関として、海事当局、港湾当局、海岸域に責任を有する当局及び一般的にすべての関係政府当局を掲げている⁴⁵⁾。これに対しEUにおいては、改正船舶通航監視指令第20条パラグラフ1においてEU加盟国に対し「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」することを義務づけ(上記3(3))、本規定を受けEUガイドラインにおいても同趣旨の規定を設けている⁴⁶⁾。
- 2) EUガイドラインは、要支援船舶の避難場所への収容の是非に係る意思決定プロセスとして「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の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。意思決定は、法律、環境、航海、その他の特別の学問分野の専門家の貢献により支援される。最終決定は、指定された権限ある当局によって行われる。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、このような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。しかしながら、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」旨規定する⁴⁷⁾。これは要支援船舶の避難場所への収容の是非に係る必要な協議又は調整は、関係機関、当局によって行うことを前提としつつも、最終的な決定、判断は権限ある当局が行うことを示している。EUでは要支援船舶の避難場所への収容の是非に係る意思決定者として改正船舶通航監視指令及びEUガイドラインに基づき「権限ある当局」として明確化している。
- 3) EUにおいては、指定される権限ある当局は「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」(改正船舶通航監視指令第20条パラグラフ1、上記3(3))こととしており、EUガイドラインにも同様の規定を設けている⁴⁸⁾。これは、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⁴⁹⁾。この「独立した決定」とは、タンカーPRESTIGE号事故を踏まえ採択された改正船舶通航監視指令において導入されたものであり、政治的問題に発展する可能性のある要支援船舶の収容の判断について、各国で指定された権限ある当局が政治的影響力から独立した形での意思決定を行うプロセスを確保しようとするものである⁵⁰⁾。この独立性の確保は現時点では国際的に共通する要素ではなく、過去、複数の船舶の避難場所に関係する事故対応を経験したEUであるが故に導入された制度である⁵¹⁾。

- 4) EU提案は、IMOガイドラインにおいて要支援船舶の避難場所への収容の是非を決定する1つの権限ある当局を各国で指定し、権限ある当局の連絡先に係る情報をIMOに提供することを求めている⁵²⁾。なお、EU提案は、権限ある当局が独立した決定を行うことまでIMOガイドラインに記載、確保を提案するものではない。

(4) 関係者の明確化

① 概要

IMOガイドラインでは船長又はサルバーを中心とする規定が設けられている。事故対応を支援する他の関係者も多く存在する。これらは、保険者(P&I保険、船体保険)、緊急対応業務に従事する船級協会等である。これら関係者についてもIMOガイドラインに規定し、その業務及び責任について記載するべきである⁵³⁾。

② 考察

- 1) EUガイドラインでは、第2章「初期事故報告、モニター及び情報収集」にEU加盟国及び権限ある当局の責任の一つとして「情報収集を

促進するために産業界と良好なコンタクトの維持」を規定し、併せて関係する産業界として、船級協会(船体の残存復元力及び損傷計算を評価)、旗国当局、船舶代理店、P&Iクラブ、国際タンカー船主汚染防止連盟(ITOPF : International Tanker Owners' Pollution Federation)、サルベージ会社、海事専門家、検査員、船体保険者を例示し⁵⁴⁾、これら関係団体のホームページアドレスを掲載している⁵⁵⁾。これに対しIMOガイドラインでは、大枠として第1章：総論、第2章：避難場所を必要とする場合において船長及び／又はサルバーに要求される行動に関するガイドライン、第3章：沿岸国に期待される行動に関するガイドラインとしており、現時点では沿岸国、関係機関、当局が情報交換を行うべき関係者については明確な例示がなされていない。

- 2) EU提案においては、事故関連情報の収集を促進するためにEUガイドラインに倣い、IMOガイドラインの最新化として事故対応を支援する関係者について規定し、その業務及び責任について記載することを求めている。

(5) 対応プロセス・コミュニケーション及び報告手続

① 概要

IMOガイドラインは、避難場所提供要請への対応方策、リスクアセスメント、調査方法・ツール、コミュニケーションを含む意思決定について最新化、明確化を図ることが可能である。更に、いくつかの統一した標準様式(避難場所提供要請様式、意思決定方策・枠組み、状況報告様式(SITREP : Situational Report))を規定することも有益である⁵⁶⁾。

② 考察

- 1) IMOガイドラインでは関係者間の情報交換について、第2章「避難場所を必要とする場合において船長及び／又はサルバーに要求される行動に関するガイドライン」中に船長、サルバーは、「報告手続きは、ISM(International Safety Management)コードに基づき、関係船舶の安全管理システムに規定する手続き、また必要な場合には、総会決議A.852(20)に規定する『船舶上の緊急事態に対する緊急時計

画統合システムに関するガイドライン』に従うべきである」旨規定する⁵⁷⁾。また、第3章「沿岸国に期待される行動に関するガイドライン」では「沿岸国は、必要な場合には、適当な避難場所の利用を承認するために、支援の要請を受け、これにより行動するための本ガイドラインに従う手続きを策定することが求められる」旨規定している⁵⁸⁾。これらは、船長、サルバー又は沿岸国に対し要支援船舶の対応について一定の手続き、手順に従うべきことを求めるものであるが、情報の通報、交換等に係る具体的な様式について例示、記載するものではない。

- 2) EUガイドラインは、Appendix Gにおいて状況報告書(SITREP)の様式を規定する。この様式は、アルファベットA～Oで構成する船舶事故に係る一般的情報とPoR_1からPoR_28で構成する避難場所に係る状況項目で整理されるものであり、EU内のSSN(SafeSeaNet)情報システムにアップロードされる。EUガイドラインでは状況報告書について「調整を行う加盟国は、船長／サルバーを含む他のすべての関係者に対し、Appendix Gに記載する様式を用いてSSNシステム内で状況報告書を起案し、共有すべきである」旨規定している⁵⁹⁾。
- 3) EUで運用するSSNは、海上安全、港湾海事保安、海洋環境保護及び海上交通・輸送の効率性を確保するために策定された船舶通航監視及び情報に関するシステムである。EU加盟国並びにノルウェー及びアイスランドは、SSNにより船舶、船舶動静及び危険貨物(Hazardous cargo)に関する情報として、AIS(Automated Identification System)情報、到着及び出発(予定)時刻、危険貨物の詳細情報、船舶に影響を及ぼす安全及び汚染に関連する情報、積載廃棄物の詳細情報、船舶の保安に関連する情報、シングルハルトンカーの所在情報等を送受信する⁶⁰⁾。
- 4) EUガイドラインではAppendix Cに避難場所要請様式を記載し、「正式要請はAppendix Cに記載する情報を含むべきであり、書面又は他の方法で記録されるべきである。要請は〔船長、サルバー等から〕直接的に権限ある当局に送付されるか、又は、地域的な協定に従

い、権限ある当局に迅速に転送するよう各加盟国によって指定された海事支援サービス(MAS)、救助調整センター、VTS(Vessel Traffic Services)又はその他の部署を通じて送付されるべきである。地域の法令を遵守するために、権限ある当局が要求する可能性のある他の情報(例：積荷目録、積載計画及びサルベージ計画の概要)もまた、正式の要請様式と共に転送されるべきである」旨規定している⁶¹⁾。

- 5) EU提案では、報告手続の最新化の一つとして、EUガイドラインに倣い、IMOガイドラインの中に標準的な状況報告様式(SITREP)等を規定し、共通の情報様式に従って関係者間で情報共有を図り、避難場所の要請に対応をすることを求めている。

(6) 避難場所の提供を拒否し他国に引継ぐ場合のガイダンス

① 概要

IMOガイドラインは、要支援船舶に対し避難場所の提供を拒否する場合の関係者間の手続及びコミュニケーションについては何等規定されていない。避難場所の提供を拒否された要支援船舶について、他国(近隣国、支援国)に引継ぐためのガイダンス、手続、情報提供について策定すべきである⁶²⁾。

② 考察

- 1) IMOガイドラインは、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、IMO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る(上記2(2))。このため、IMOガイドラインを踏まえ要支援船舶に係る分析を行った場合においても⁶³⁾、合理的な判断の結果として沿岸国は要支援船舶の避難場所への収容を拒否する場合もあり得る。しかしながら、IMOガイドラインにはある沿岸国が要支援船舶の避難場所への収容の要請を拒否した場合に、この要請を他の沿岸国に引継ぐ枠組まで規定するものではない。

- 2) EUガイドラインは、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もの(上記(1)②2))、要支援船舶の避難場所への収容に係る要請については、「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」⁶⁴⁾との原則を有する。要支援船舶の避難場所への収容要請を受け、評価、調査の結果、加盟国が受入不可能と判断した場合について、「権限ある当局が避難場所要請を拒否する場合には、権限ある当局は迅速に他の関係者及び船舶所有者／運航者に対し、関連する情報を連絡する」⁶⁵⁾、「リスク評価により、関係船舶及び航海上の安全性を保全し、環境に対するリスクを保護又は軽減するために他の加盟国の領域内にある避難場所が唯一の解決策であるという結論に達した場合には、避難場所要請を拒否する加盟国は、その後の要請が行われる国(運航者により実施)に対し、その決定が行われる根拠となった状況に関連するすべての情報を転送しなければならない」⁶⁶⁾旨規定する。また、一つの加盟国から他の加盟国への継ぎ目のない調整の移行を確保するために、EUガイドラインAppendix Fには加盟国引継調整様式を記載している。

- 3) EU提案では、EUガイドラインに倣い、IMOガイドラインにおいて避難場所の提供を拒否された要支援船舶への対応を他国(近隣国／支援国)に引継ぐためのガイダンス、手続、情報提供について策定することを求めている。

(7) メディア及び情報対応

① 概要

IMOガイドラインは、メディア及び情報対応については何等規定を設けていない。しかしながら現代社会におけるメディアの役割、位置付け等を前提とすれば、メディア及び情報対応に係る規定を設けることを検討するべきである⁶⁷⁾。

② 考察

- 1) EUガイドラインは、要支援船舶に係る避難場所への収容に関連し、第8章「メディア及び情報対応」に「市民及びその他の主要な関係者

に対し、正確、明確、タイムリー、最新の情報及びアドバイスを発信することは、あらゆる船舶事故を成功裏に対応するための重要な側面である。メディア対応は国の緊急時計画に導入されるべきであり、メディア対応手続が策定されるべきである」⁶⁸⁾、「メディア活動はいかなる方法においても事故対応に干渉してはならない。特に、メディア活動は運用上の緊急サービス活動を妨害するべきではない。避難場所を許可する決定を行う際には、メディアの推測が考慮されるべきではない」⁶⁹⁾等の規定を設けている。

- 2) IMOガイドラインは、メディア及び情報対応に係る規定はなく、EU提案ではEUガイドラインに倣い、これらについてIMOガイドラインに關係する規定を設けることを求めている。

(8) 教訓の共有

① 概要

IMOガイドラインは、要支援船舶の対応について関係者で教訓を共有する規定を設けるべきである⁷⁰⁾。

② 考察

- 1) EUガイドラインは、第9章「教訓」に「関係国及び地域は、重大な事故対応の後には、デブリーフの機会を設定する。デブリーフは、IMOガイドライン中のAppendix 2『避難場所の提供に関連するリスク評価に係るガイドライン』に沿って行うことが可能である。このAppendix 2に記載する要素は意思決定プロセスで使用するを意図するものであるが、記載されたリストはデブリーフの行動チェック項目として有効である」⁷¹⁾、「加盟国の権限ある当局は改正船舶通航監視指令第20条パラグラフ3に基づき、要支援船舶及び避難場所に関連するすべての事項に係る専門的事項を議論し、意見交換するために定期的に会合を持つ。状況に応じ、このような議論には産業界の関係者の参画を求めることも有益である」⁷²⁾と規定し、得られた教訓については「地域又は国の訓練、あるいは、より地方レベルの小規模な訓練のテーマとすることが可能」⁷³⁾であり、これら訓練は「実働又は机上の形式で実施する。訓練に加え、EUは、教訓を広く普及さ

せ、適当と思われる新たな手続又は手順を試すために、ワークショップ又は机上訓練の実施を促進する」⁷⁴⁾旨規定し、要支援船舶の対応に係る教訓の共有、活用の意義について記述している。訓練についてはこれまで3回の机上訓練を実施し(第1回は2013年11月、オランダで開催。第2回は2015年9月、マルタで開催。第3回は2017年9月、ノルウェーで開催)、EUガイドラインの有効性を検証すると共に、将来の実働事例についてEUガイドラインを適用することにより関係国、関係者間の協力の下で事案対応に当たることとしている⁷⁵⁾。

- 2) IMOガイドラインは、教訓の共有に係る規定はなく、EU提案ではEUガイドラインに倣い、これらについてIMOガイドラインに係る規定を設けることを求めている。

5 おわりに

本稿では IMO ガイドラインの採択をはじめとする避難場所に関する国際的動向、また、船舶通航監視指令、EU ガイドラインを策定した EU の動向を踏まえ、IMO ガイドラインの最新化を求める EU 提案の検討を行った。EU 提案においても IMO ガイドラインの内容の強制化を求めるものではなく、要支援船舶の避難場所収容については、IMO ガイドラインを国際的な共通認識としつつ合理性を有する判断が求められることは不変である。一方、EU は避難場所の問題の経験、検討については先進性を有しており、それが故にこれらの経験を EU ガイドラインとして取り纏め、国際的スタンダードとしての IMO ガイドラインに導入するべく、今般の EU 提案の提出に至っている。

EU 提案については、今後、海上安全委員会(MSC : Maritime Safety Committee)の下部組織である航行安全・無線通信・捜索救助小委員会(NCSR : Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue)において審議が行われる予定である⁷⁶⁾。欧州の経験を背景とする EU 提案がグローバルスタンダードとして採用される可能性も有している。審議で提示される EU 提案に対する IMO 加盟国等の対処の方向性、その賛否等の姿勢を検討することにより、改めて避難場所問題に対する国及び国

際的認識を明らかにすることが可能となる。その意味において本研究において EU 提案の内容を検討、考察することについての意義が見出されるものと考えている。EU 提案に係る審議を含め、今後も避難場所に係る世界、地域、各国の対応について注視することとしたい。

【注】

- 1 IMO ガイドライン, パラグラフ 1.19。
- 2 最新の EU ガイドラインは第 5 版(2018 年 2 月 1 日)である。
Available at : <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html> (28 May 2019)
- 3 MSC 100/17/1, WORK PROGRAMME, Proposal for a new output for a revision of resolution A.949(23) on Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, 3 August 2018.
- 4 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。
- 5 山地哲也, 「船舶の避難場所に関する研究—EU による机上訓練の検討—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 63 巻 1 号, 海上保安大学校, 2018。
- 6 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.
- 7 山地 (2015), *supra* note 6, 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)
- 8 山地 (2015), *supra* note 6, 15。
- 9 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。
- 10 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。
- 11 山地 (2015), *supra* note 6, 15。
- 12 *Ibid.*, 10。
- 13 IMO ガイドライン, パラグラフ 1.20。
- 14 山地 (2015), *supra* note 6, 15。
- 15 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.
- 16 山地 (2015), *supra* note 6, 44。
- 17 John (2010), *supra* note 6, 128 ; Shaw, R., *Places of refuge international law in the making?*, *CMI YEARBOOK 2003*, CMI, 2003, Antwerp, 333-334 ; 山地 (2015), *supra* note 6, 47-48。
- 18 山地 (2015), *supra* note 6, 47。
- 19 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.
- 20 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 6, 47-66 を参照。
- 21 山地哲也, 「MSC Flaminia 号事故に関する研究」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 57 巻 2 号, 海上保安大学校, 2012, 185-186。
- 22 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。
- 23 EU ガイドライン策定後の 2017 年 9 月、同ガイドラインの有効性の検証を目的として、ノルウ

- エーにおいて第3回机上訓練を実施している。訓練の概要、その意義等については、山地 (2018), *supra* note 5 参照。
- 24 「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。
- 25 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)
- 26 EU 提案, *supra* note 3.
- 27 各事項の概要の記述量に多寡があるのは、EU 提案の記述事項を筆者により仮訳、記載したことによるものである。
- 28 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 2.
- 29 *Ibid.*, パラグラフ 3.
- 30 *Ibid.*, パラグラフ 4.
- 31 *Ibid.*, パラグラフ 5.
- 32 *Ibid.*, パラグラフ 6.
- 33 *Ibid.*, パラグラフ 14.
- 34 山地 (2015), *supra* note 6, 50 ; European Commission, COM (2005) 589final, 12.
Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0589:FIN:EN:PDF> (8 May 2019)
- 35 山地 (2015), *supra* note 6, 48 及び 50 を要約。
- 36 EU ガイドライン, *supra* note 2, 「背景」(Background)。
- 37 山地 (2017), *supra* note 4, 160.
- 38 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 17.1.
- 39 IMO ガイドライン, パラグラフ 3.1~3.4, 3.10, 3.12~3.14.
- 40 山地 (2017), *supra* note 4, 159.
- 41 *Ibid.*
- 42 EU ガイドライン, *supra* note 2, 「状況」(Context)。
- 43 山地 (2017), *supra* note 4, 159.
- 44 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 17.2.
- 45 IMO ガイドライン, パラグラフ 3.5, 3.7.
- 46 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 1.1.
- 47 *Ibid.*, Appendix D(意思決定ツール)。
- 48 *Ibid.*, パラグラフ 1.1.
- 49 山地 (2017), *supra* note 4, 167-168.
- 50 タンカーPRESTIGE 号事故を踏まえ、欧州委員会が提案したのは『独立した』権限ある当局の導入をであったが、共同決定手続きの調停を踏まえ最終的には「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」旨の規定が採択されている(改正船舶通航監視指令第20条パラグラフ1)。その評価については、山地 (2015), *supra* note 6, 62-63 参照。
- 51 要支援船舶の避難場所への収容を決定する権限ある当局の独立性の意義については、山地 (2015), *supra* note 6, 28-67 参照。
- 52 改正船舶通航監視指令第20条パラグラフ1及びEUガイドラインパラグラフ1.1では『1つあるいは複数の』権限ある当局(one or more competent authorities)と規定する。これに対しEU提案は『1つの』権限ある当局(a national competent authority)の指定を求めている。EU提案において権限ある当局を「1つ」とする理由については、本稿執筆時において不明である。
- 53 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 17.3.
- 54 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 2.3.2.
- 55 *Ibid.*, Appendix I.
- 56 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 17.4.
- 57 IMO ガイドライン, パラグラフ 2.9.

-
- 58 *Ibid.*, パラグラフ 3.4。
59 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 2.1 ; 山地 (2018), *supra* note 5, 115。
60 *Ibid.*, 116 ; EMSA ウェブサイト中の SeaSafeNet 説明記事を要約。
Available at: <http://emsa.europa.eu/ssn-main.html> (18 April 2018)
61 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 4.2 ; 山地 (2018), *supra* note 5, 119。
62 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 17.5。
63 IMO ガイドライン, パラグラフ 3.9~3.13。
64 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 6.1.2。
65 *Ibid.*
66 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 6.1.3。
67 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 17.6。
68 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 8.1。
69 *Ibid.*, パラグラフ 8.2。
70 EU 提案, *supra* note 3, パラグラフ 17.7。
71 EU ガイドライン, *supra* note 2, パラグラフ 9.1。
72 *Ibid.*, パラグラフ 9.2。
73 *Ibid.*, パラグラフ 9.3。
74 *Ibid.*
75 山地 (2018), *supra* note 5, 133。
76 MSC 100/20, REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS ONE HUNDREDTH SESSION, 10 January 2019, Paragraph 17.1.