

船舶の避難場所に関する研究
ー改正IMOガイドラインの検討（１）ー

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 海上保安大学校 公開日: 2025-06-09 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 山地, 哲也 メールアドレス: 所属: 海上保安大学校
URL	https://doi.org/10.15053/0002000118

【資料】

船舶の避難場所に関する研究
—改正 IMO ガイドラインの検討(1)—

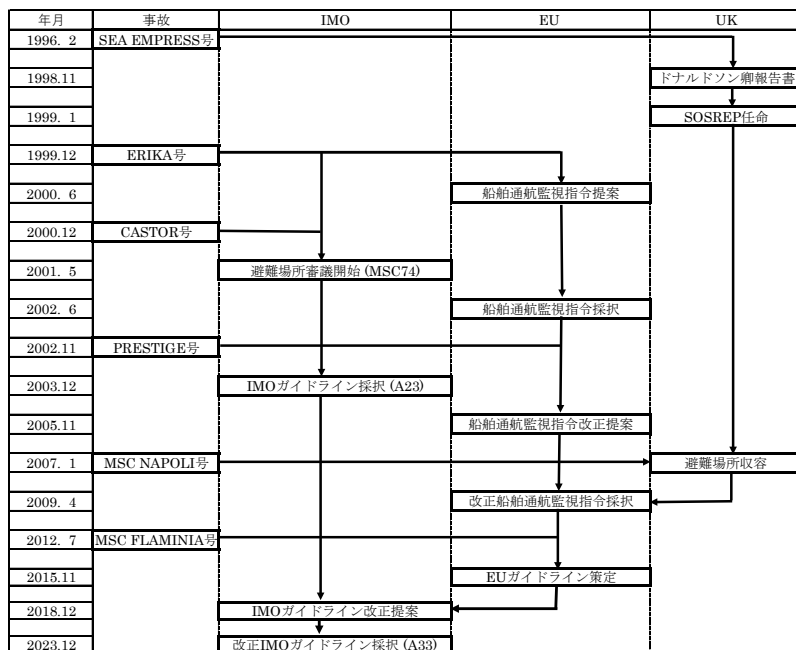
Study on Issues relating to Places of Refuge for Ships:
Consideration on Amended IMO Guidelines (1)

山地 哲也
Tetsuya YAMAJI

1 はじめに

2018年8月3日、欧州連合(EU: European Union)加盟国及び海事関係団体(EU加盟国等)は、国際海事機関(IMO: International Maritime Organization)の第100回海上安全委員会(MSC: Maritime Safety Committee)(2018年12月3日～7日開催)に対し、第23回IMO総会(2003年11月25日～12月5日開催)において採択された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)¹⁾の最新化、修正を求める提案(MSC100-EU提案)を提出した²⁾。これは、これまでのEUの避難場所に関する法令(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))の採択(2002年6月27日)³⁾及び改正(2009年4月29日)⁴⁾並びに「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)の策定(2015年11月13日)⁵⁾等の経験を踏まえ、IMOガイドラインについてその規定内容の最新化、修正を求めるものである。IMOではEU加盟国等の提案を踏まえMSC、航行安全・無線通信・捜索救助に関する小委員会(NCSR: Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue)等において審議を行い、第33回IMO総会(2023年11月27日～12月6日開催)においてIMO総会決議A.1184(33)として新たなIMOガイドライン(改正IMOガ

イドライン)を採択した(これらの動きについては、図－１：避難場所に関するイベントチャートを参照)。



図－１：避難場所に関するイベントチャート(筆者作成)⁶⁾

A : IMO Assembly

EU : European Union

IMO : International Maritime Organization

MSC : IMO Maritime Safety Committee

SOSREP : Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention

UK : United Kingdom

筆者は、IMO ガイドライン改正提案について、これまで以下の研究を行ってきた。

山地(2019)⁷⁾ : MSC100(2018 年 12 月 3 日～7 日開催)に対する EU 加盟国等による MSC100－EU 提案の基本的方向性を以下のとおり整理した。

- (1) EU 提案の趣旨・目的
- (2) 避難場所に関する調整及び協力
- (3) 国の 1 つの権限ある当局の指定

- (4) 関係者の明確化
- (5) 対応プロセス・コミュニケーション及び報告手続
- (6) 避難場所の提供を拒否し他国に引継ぐ場合のガイドダンス
- (7) メディア及び情報対応
- (8) 教訓の共有

山地(2020)⁸⁾ : NCSR7(2020 年 1 月 15 日～24 日開催)に対する EU 加盟国等による IMO ガイドライン改正提案(NCSR7－EU 提案)⁹⁾と山地(2019)による IMO ガイドライン改正提案の基本的方向性並びに IMO ガイドライン及び EU ガイドライン／船舶通航監視指令を比較し整理を行った。

山地(2022)¹⁰⁾ : NCSR9(2022 年 6 月 21 日～30 日開催)において策定した改正 IMO ガイドライン案(NCSR9－策定案)¹¹⁾のうち特に避難場所への収容に係る国際／地域協力に焦点を当て EU ガイドラインとの関係について整理を行った。

山地(2019)及び山地(2020)は、それぞれ MSC100－EU 提案及び NCSR7－EU 提案を踏まえ、大枠として IMO ガイドライン改正の方向性について検討、整理を実施した。EU 加盟国等は IMO ガイドラインの改正提案の中でも要支援船舶の避難場所への収容に係る国際／地域協力を主要項目として位置付けていることから、山地(2022)では NCSR9 において策定した NCSR9－策定案のうち特に避難場所への収容に係る国際／地域協力に焦点を当て検討、整理を実施した。

本研究においては、以下の 2 において改正 IMO ガイドラインの各規定と山地(2019)による IMO ガイドライン改正提案の基本的方向性並びに IMO ガイドライン及び EU ガイドライン／船舶通航監視指令の関係性について表形式で整理を行う。これにより改正 IMO ガイドラインは、IMO ガイドラインの規定を踏襲しつつも、EU の避難場所に係る事故対応、検討の経験等を踏まえ、船舶通航監視指令及び EU ガイドラインの規定又

はその趣旨をモデルとして構成することを示す。これらは、今後の改正IMO ガイドラインに係る研究の基礎的データとなるものとする。

2 改正 IMO ガイドラインと IMO ガイドライン、EU ガイドライン等との関係整理

改正 IMO ガイドラインの構成は表-1 のとおりである(表-1 は本研究の目次的位置づけとする)。紙幅の関係から本号では改正 IMO ガイドラインの SECTION 1~SECTION 2 の 2.1 The master までを表-2(1)において整理し、SECTION 2 の 2.2 The salvor 以降は次号以降において整理を行う。表-2(1)の左欄には改正 IMO ガイドラインの各規定の英語原文及び筆者試訳を記す。表-2(1)の右から 2 番目及び右の欄はそれぞれ、改正 IMO ガイドラインのモデルとなる IMO ガイドラインの規定、EU ガイドライン／船舶通航監視指令の規定の英語原文及び筆者試訳を記す。表-2(1)の左から 2 番目の欄は、改正 IMO ガイドラインと山地(2019)による IMO ガイドライン改正提案の基本的方向性の関係並びに改正 IMO ガイドラインと IMO ガイドライン及び EU ガイドライン／船舶通航監視指令の関連規定の比較結果を記す¹²⁾。

表-1：改正 IMO ガイドラインの構成
(改正 IMO ガイドラインをもとに筆者作成)

GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE	
SECTION 1 – GENERAL 1.1 Introduction 1.2 Background 1.3 Objective 1.4 Purpose of the Guidelines 1.5 Definitions Appendix to section 1 – Applicable international conventions	本号
SECTION 2 – ACTION REQUIRED OF MASTERS AND/OR SALVORS AND OTHERS INVOLVED WITH SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE SEEKING A PLACE OF REFUGE 2.1 The master	次号以降(予定)
2.2 The salvor 2.3 Requesting a place of refuge – process 2.4 Response actions 2.5 Other parties involved • Flag State • Classification society • Emergency response service • Insurers • Port, harbours and terminals • The company/operator Appendix to section 2 – Form A (Formal place of refuge request form)	
SECTION 3 – ACTIONS EXPECTED OF COASTAL STATES 3.1 Competent authority 3.2 Plans for accommodating ship(s) in need of assistance seeking a place of refuge 3.3 Assessment of places of refuge 3.4 Event-specific assessment 3.5 Decision-making process for granting a place of refuge Appendix 1 to section 3 – Places of refuge plans Appendix 2 to section 3 – Risk analysis factors	
SECTION 4 – INTERNATIONAL/REGIONAL COOPERATION AND COORDINATION FOR PLACES OF REFUGE Appendix to section 4 – International/regional cooperation and coordination for places of refuge	
SECTION 5 – MEDIA AND INFORMATION MANAGEMENT 5.1 Media and information management 5.2 Key principles 5.3 Key interest groups 5.4 Key actions for persons managing the incident	
SECTION 6 – LESSONS LEARNED 6.1 National and regional debriefs	

表-2(1): 改正IMOガイドラインとIMOガイドライン、EUガイドライン等との関係整理(筆者作成)

改正IMOガイドライン	改正IMOガイドラインとIMOガイドライン及びEUガイドライン/船舶通航監視指令の筆者による比較(改正IMOガイドラインの各規定を主語として位置付け、記載する。)	IMOガイドライン	EUガイドライン/船舶通航監視指令
SECTION 1 - GENERAL - 一般的规定			
1.1 Introduction はじめに			
1.1.1 The issue of places of refuge cannot be subject to a purely theoretical or doctrinal debate. On the contrary, it should be addressed as a practical problem which requires operational decisions involving both relevant authorities and the industry. When a ship finds itself in serious difficulty or in need of assistance without presenting a risk to the safety of life of persons involved, there are two key questions: Should the ship be brought into shelter near the coast or into a port, or should it be taken out to sea?	IMOガイドライン1.2をモデルとする。	1.2 The issue of places of refuge is not a purely theoretical or doctrinal debate but the solution to a practical problem: What to do when a ship finds itself in serious difficulty or in need of assistance without, however, presenting a risk to the safety of life of persons involved. Should the ship be brought into shelter near the coast or into a port or, conversely, should it be taken out to sea?	
避難場所とは純粋に理論的又は学説上の議論に従うものとはならない。反対に避難場所は関連する当局及び産業界の双方が関係する運用上の決定を必要とする実務的な問題として取り扱われるべきである。船舶がそれ自体、重大なる困難な状況にある、又は、支援を必要とする判断する際(人命に対する危険はない)、2つの主要な選択肢が存在する。これらは、船舶が沿岸付近の保護場所又は港湾に収容されるべきか、あるいは、沖合に出されるべきかの問題である。		避難場所とは純粋に理論的又は学説上の議論ではなく、実務的な問題の解決策である。これは、船舶がそれ自体、重大なる困難な状況にある、又は、支援を必要とする判断する際(人命に対する危険はない)に何をなすべきか、すなわち、船舶が沿岸付近の保護場所又は港湾に収容されるべきか、あるいは、沖合に出されるべきかの問題である。	
1.1.2 It would be highly desirable if, taking the <i>Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance</i> (hereafter referred as the <i>Guidelines</i>) into account, coastal States provided places of refuge for use when confronted with situations involving ships in need of assistance off their coasts and, accordingly, drew up relevant emergency plans, instead of being unprepared to face such situations and, because of that, risking the wrong decision being made by	新規の規定である。		

improvising or, in the heat of the moment, acting under pressure from groups representing various interests. The Guidelines seek to address and provide guidance on how to deal with a ship in need of assistance seeking a place of refuge. 沿岸国がその沿岸域において要支援船舶が関係する事案に直面した際、様々な利益を代表するグループの圧力を受け行動することにより誤った判断を行うリスクがある。このため何らの準備体制をとることなく状況に対処するのではなく、「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)を考慮し、関係する緊急時計画を適切に策定し、避難場所を提供することが非常に望ましいことである。IMO ガイドラインは、避難場所を求める要支援船舶に対応する方策に係る指針を提供することを目的としている。		
1.2 Background 背景 1.2.1 Situations leading to a request for a place of refuge often involve only one State and will be managed by that State, under the rules applicable in its jurisdiction. There may be cases where a situation may develop to involve neighbouring States or States in the vicinity of the incident, or a flag State. Therefore, the Guidelines may also apply, subject to relevant circumstances, to situations where it is possible that more than one State may be involved. 避難場所を要請する事態に発展する状況はしばしば、ただ1つの国が関係し、その管轄域に適用される法令に基づき、その国によって管理される。複数の近隣国若しくは事故に近接する国又は旗国が関係する事態に発展する可能性もある。このため、IMO ガイドラインは、関係する状況に従い、一国以上が関係する可能性のある状況についても適用されることを想定する。	MSC100—EU 提案の方向性中、(2)避難場所に関する調整及び協力を具体化する。 EU ガイドライン Context 及び第3章避難場所調整の冒頭規定をモデルとする。 関係国として「旗国」を追加する。	Context Many times situations leading to a request for a place of refuge involve only one Member State and will be handled by the same State, under its jurisdiction. There may however be cases where a purely national situation may turn into a situation involving neighbouring Member States or Member States in the vicinity of the incident. These Operational Guidelines should complement national plans and apply to situations where it is likely that more than one State may become involved, or where the incident falls outside the jurisdiction of any Member State. It is important to note that there are obligations on Member States under the VTIMS Directive, to monitor any potential situation, and an obligation on Masters to report any such incidents, before they turn into a place of refuge situation. Context 多くの場合において避難場所の要請に発展する状況は、1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。

66- 改正IMOガイドラインの検討 (1) -

第3章避難場所調整の冒頭規定

deterioration would be to stabilize the situation, allowing for preventive actions such as lightening its cargo and bunkers and to repair damage. Such operations are best carried out in a place of refuge due to the added protections this offers and the availability of resources.		would be to lighten its cargo and bunkers; and to repair the damage. Such an operation is best carried out in a place of refuge.	
船舶が事故に遭遇した際、進行する状況から更なる損害又は汚染のリスクを防止する最善の方策は、その積荷及び燃料油を軽減し、損傷を補修することである。このようなオペレーションは、一層の保護機能を有し、資源の利用可能性があることから、避難場所において実施するのが最適である。		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、その積荷及び燃料油を軽減し、損傷を補修することである。このようなオペレーションは、避難場所において実施するのが最適である。	
There are circumstances under which it may be desirable to carry out a cargo transfer operation or other operations to prevent or minimize damage or pollution.	IMO ガイドライン 1.8 をモデルとする。	1.8 There are circumstances under which it may be desirable to carry out a cargo transfer operation or other operations to prevent or minimize damage or pollution. For this purpose, it will usually be advantageous to take the ship to a place of refuge.	
損害又は汚染を防止又は軽減するために、貨物の移送その他の措置を実施するために、貨物の状況が発生する。このためには、通常、船舶を避難場所に移すことが有効であろう。			
1.2.3 In some circumstances, the longer a damaged ship is forced to remain at the mercy of the elements in the open sea, the greater the risk of the ship's condition deteriorating or the sea, weather or environmental situation changing and thereby becoming a greater potential hazard.	IMO ガイドライン 1.6 をモデルとする。	1.6 In some circumstances, the longer a damaged ship is forced to remain at the mercy of the elements in the open sea, the greater the risk of the vessel's condition deteriorating or the sea, weather or environmental situation changing and thereby becoming a greater potential hazard.	
ある場合においては、損傷を受けた船舶を外洋の荒天下に長時間留めることにより、船舶の条件を悪化させるリスクが増大し、海象、気象、環境条件が変化し、潜在的危険性が増加することになる。		ある場合においては、損傷を受けた船舶を外洋の荒天下に長時間留めることにより、船舶の条件を悪化させるリスクが増大し、海象、気象、環境条件が変化し、潜在的危険性が増加することになる。	
1.2.4 While coastal States may be reluctant to accept damaged or disabled ships into their area of responsibility due primarily to the potential for environmental damage, in fact it is rarely possible to deal effectively with a marine casualty in open sea conditions.	IMO ガイドライン 1.5 をモデルとする。	1.5 While coastal States may be reluctant to accept damaged or disabled ships into their area of responsibility due primarily to the potential for environmental damage, in fact it is rarely possible to deal satisfactorily and effectively with a marine casualty in open sea conditions.	
沿岸諸国は損傷を受け、能力が低下した船舶			

を環境被害に対する潜在的危険性を有するが故に、その責任領域に受け入れられることについて消極的であるが、実際には外洋の条件下で海上事故に十分かつ効果的に対応する可能性はほとんどないだろう。	1.2.5 Taking a ship in need of assistance to a place of refuge has the advantage of limiting the extent of coastline at risk, but conversely the coastline at the place of refuge may be at greater risk. Consideration should also be given to the possibility of taking the affected ship to a port or terminal where the transfer of cargo or repair work could be done relatively easily. For this reason, the decision on the choice and use of a place of refuge will have to be carefully considered case by case and based on risk assessment.	要支援船舶を避難場所に収容することはまた、リスク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る。しかしながら、避難場所の沿岸線は、逆により重大なリスクにさらされる可能性がある。貨物移送又は補修が比較的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、検討されるべきである。このため、避難場所の選択及び利用の決定は、ケースバイケースで、またリスクアセスメントに基づき注意深く検討が行われる必要がある。	1.2.6 The use of places of refuge may encounter local opposition and involve difficult decisions. The coastal States should recognize that an evidence-based comprehensive risk assessment is indispensable for safe and efficient handling and decision-making. Regional cooperation agreements could, depending on circumstances, support the accommodation of a ship in need of assistance seeking a place of refuge.	避難場所の利用は、地元の反対に直面し、困難な判断を伴う可能性がある。沿岸国は、安全かつ効果的な対応及び決定には証拠に基づいた総合的なリスクアセスメントが不可欠であることを認識すべきである。状況に応じ、地域的な協力協定が要支援船舶の収容又は避難場所
沿岸諸国は損傷を受け、能力が低下した船舶を環境被害に対する潜在的危険性を有するが故に、その責任領域に受け入れられることについて消極的であるが、実際には外洋の条件下で海上事故に十分かつ効果的に対応する可能性はほとんどないだろう。	IMO ガイドライン 1.9 をモデルとする。 IMO ガイドライン 1.9 中 "must" が、改正 IMO ガイドライン 1.2.5 では "should" に修正されている。 【IMO ガイドライン 1.9】 Consideration must also be given to the possibility of taking the affected ship to a port or terminal where the transfer or repair work could be done relatively easily. 【改正 IMO ガイドライン 1.2.5】 Consideration should also be given to the possibility of taking the affected ship to a port or terminal where the transfer of cargo or repair work could be done relatively easily.	IMO ガイドライン 1.10 をモデルとする。 IMO ガイドライン 1.10 中 "political decisions" が、改正 IMO ガイドライン 1.2.6 では "difficult decisions" に修正されている。 【IMO ガイドライン 1.10】 The use of places of refuge could encounter local opposition and involve political decisions. 【改正 IMO ガイドライン 1.2.6】 The use of places of refuge may encounter local opposition and involve difficult decisions.	1.10 The use of places of refuge could encounter local opposition and involve political decisions. The coastal States should recognize that a properly argued technical case, based on a clear description of the state of the casualty, would be of great value in any negotiations which may take place.	避難場所の利用は、地元の反対に直面し、政治的決断を伴う可能性がある。沿岸国は、事故状況を明確にした上で、発生する可能性のあるあらゆる調整において十分に議論した技術的事例が極めて有益であることを認識すべきである。
沿岸諸国は損傷を受け、能力が低下した船舶を環境被害に対する潜在的危険性を有するが故に、その責任領域に受け入れられることについて消極的であるが、実際には外洋の条件下で海上事故に十分かつ効果的に対応する可能性はほとんどないだろう。	1.9 Taking such a ship to a place of refuge would also have the advantage of limiting the extent of coastline threatened by damage or pollution, but the specific area chosen may be more severely threatened. Consideration must also be given to the possibility of taking the affected ship to a port or terminal where the transfer or repair work could be done relatively easily. For this reason the decision on the choice and use of a place of refuge will have to be carefully considered.	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る。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。貨物移送又はターミナルに船舶を行うことが可能な港湾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。	1.10 The use of places of refuge could encounter local opposition and involve political decisions. The coastal States should recognize that a properly argued technical case, based on a clear description of the state of the casualty, would be of great value in any negotiations which may take place.	避難場所の利用は、地元の反対に直面し、政治的決断を伴う可能性がある。沿岸国は、事故状況を明確にした上で、発生する可能性のあるあらゆる調整において十分に議論した技術的事例が極めて有益であることを認識すべきである。

の検討を支援することとなる。	1.2.7 Coastal States and ports that accommodate a ship that has been granted a place of refuge should receive prompt compensation in respect of liabilities that arise from the accommodation of a damaged ship, as appropriate. To that end, it is important that the relevant international conventions, and, if available, risk-sharing mechanisms, be applied.	新規の規定である。 なお、改正IMO ガイドライン 1.4.11は、IMO ガイドライン 1.17 と同様の規定を設け、IMO ガイドラインは責任及び補償問題を規定するものではないとしている。	IMO ガイドライン 1.11 をモデルとする。	1.11 At the international level, the Conventions listed in Appendix 1, as may be amended, constitute, <i>inter alia</i>, the legal context within which coastal States and ships act in the envisaged circumstances. 国際レベルにおいては、特に Appendix 1 に記述する条約(改正分を含む)が、想定される状況において沿岸諸国及び船舶がとる行動について法的枠組みを構成する。	
この背景に対して、方策の調和した効果的な実行を確保し、国、船長及び本目的に合致するその他の関係者を支援する際に一層の運用に資するよう、避難場所を求める要支援船舶の収容に係る規定を整備することが必要である。	1.2.8 At the international level, the conventions listed in the appendix to section 1, as may be updated, constitute, <i>inter alia</i>, the legal context within which coastal States (as well as flag and port States) and ships act in the envisaged circumstances. 国際レベルにおいては、特に Section 1 の Appendix 1 に記述する条約(最新分を含む)が、想定される状況において沿岸諸国(旗国及び寄港国も同様)及び船舶がとる行動について法的枠組みを構成する。	MSC100—EU 提案の方向性中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。 新規の規定である。	MSC100—EU 提案の方向性中、(1)EU 提案の趣旨・目的、また、(4)関係者の明確化を具体化する。		
1.3 Objective	1.3.1 The objective is to provide a uniform, transparent process leading to well-informed, quicker decision-making. This will benefit				

States, ships' masters, operators and/or salvors or other parties where a ship in need of assistance requests a place of refuge in the interest of the protection of human life, maritime safety, security and the environment.	新規の規定である。		
IMO ガイドラインの目的は、情報に基づき一層迅速な意思決定に至るよう、統一かつ透明性を有するプロセスを提供することである。これにより人命並びに海上の安全、セキュリティ及び環境の保護のために要支援船舶が避難場所を要請する場合に、国、船長、運航者、サルバー、その他の関係者に資することになる。	MSC100—EU 提案の方向性中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。 新規の規定である。		
1.3.2 The process should promote cooperation and constructive engagement within and between State governing bodies, authorities and industry. プロセスは、国家機関、当局及び産業界内並びにこれらの間において協力及び建設的な実行を促進するべきである。	MSC100—EU 提案の方向性中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。 新規の規定である。		
1.3.3 Based upon the services required by the master or any other person in charge of the ship (e.g. salvors), a State which may be asked to provide assistance should consider designating a place of refuge. This is particularly important if there is a risk that a ship will sink or ground resulting in environmental damage or a navigational hazard. 船長又は船舶に責任を有するその他の者(例：サルバー)により求められる事項を踏まえ、支援の提供を要請される可能性のある国は、避難場所の指定を検討するべきである。これは、環境損害又は航行障害に至る可能性のある船舶の沈没又は座礁のリスクがある場合には、特に重要である。	MSC100—EU 提案の方向性中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。 新規の規定である。		
1.3.4 The objective is also that national plans for the accommodation of ships in need of assistance and seeking a place of refuge include procedures for international coordination and decision-making and, where possible or appropriate, cooperation in drawing up concerted plans to accommodate such. This may be desirable, or become necessary, for regional areas or sea basins	MSC100—EU 提案の方向性中、(2)避難場所に関する調整及び協力を具体化する。 新規の規定である。		

shared with several littoral States.	IMO ガイドラインはまた、避難場所を求める要支援船舶の収容に係る国の計画が国際的な調整及び意思決定、また可能な場合には要支援船舶を収容するための調整計画を策定するに際しての協力枠組みを含むことを目的とする。これは、いくつかの沿岸国によって共有される地域的エリア又は沿岸域においては、望ましく、また、必要となる。	IMO ガイドライン1.7をモデルとする。 IMO ガイドライン 1.7 中 "political decision"が、改正 IMO ガイドライン1.3.5では"decision"に修正されている。 【IMO ガイドライン1.7】 Therefore, granting access to a place of refuge could involve a political decision which can only be taken on a case-by-case basis ... Granting access to a place of refuge involves a decision which can only be taken on a case-by-case basis ...	1.7 Therefore, granting access to a place of refuge could involve a political decision which can only be taken on a case-by-case basis with due consideration given to the balance between the advantage for the affected ship and the environment resulting from bringing the ship into a place of refuge and the risk to the environment resulting from that ship being near the coast. このため、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、避難場所への船舶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、沿岸域付近に位置する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。	
			</	

1.4.2 Such a framework could involve establishing an authority in a State, depending on the internal structure of that State, which has relevant expertise and the necessary powers to take independent decisions as regards the accommodation of a ship in a place of refuge – hereinafter referred to as a competent authority (CA). このような枠組みには、国内の一定の当局の設定を含むことになる。これはその国の内部機構を踏まえたものであり、その当局は要支援船舶の避難場所への収容に関する独立した決定を行うために関連する専門性及び必要な権限を有するものである。以下、この当局を権限ある当局という。	MSC100 – EU 提案の方向性中、③国の1つの権限ある当局の指定を具体化する。 EU ガイドライン Background. 1.1 加盟国の責任、1.1.1 加盟国の権限ある当局、船舶通航監視指令第 20 条(要支援船舶の収容に関する権限ある当局)をモデルとする。	Background Since 2009, under the terms of the VTMS Directive, EU Member States have been required to designate "one or more competent authorities, which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance." Background 2009 年以降、船舶通航監視指令に基づき、EU 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」を指定することが求められている。 1.1 Responsibilities of Member States Each Member State shall: ● designate one or more competent authorities which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance; 1.1.1 Member State's Competent Authority Responsible for: ● Taking independent decisions on the need for, and location of, a place of refuge for a particular ship in need of assistance 1.1 加盟国の責任 各加盟国は以下の事項を実施しなければならない。 ● 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つあるいは複数の権限ある当局 1.1.1 加盟国の権限ある当局 以下の事項の責任を有する。 ● 特定の要支援船舶に係る避難場所の必要性及びその位置について独立した決定を行うこと。 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 (Hereinafter "Directive") <i>Article 20</i> Competent authority for the accommodation of ships in need of assistance 1. Member States shall designate one or more competent authorities which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance. 船舶通船監視指令第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。		
1.4.3 This also includes guidance for such a CA on how and what should be done to efficiently deal with a ship in need of assistance requesting a place of refuge. Guidance should also be provided for the masters to assist them in clearly identifying any services or facilities they require in a place of refuge situation. Therefore, the Guidelines should also include guidance for masters on what is expected of them, including suggested procedures and information flows to be used. IMO ガイドラインはまた、このような権限ある当局の対応に資するよう、避難場所を要請する要支援船舶に効率的に対応するための方策等に係るガイダンスを含むものである。ガイダンスは、避難場所において船長が必要とするサービス又は施設を明確に特定するに際し船長を支援するために、船長に対しても提供されるべきである。このためIMO ガイドラインは、船長に期待される事項、示唆された手続き及び情報フローを含む船長のためのガイダンスも含むべきである。	新規の規定である。	MSC100-EU 提案の方向性中、(4)関係者の明確化を具体化する。 新規の規定である。
1.4.4 However, cases of a ship in need of assistance seeking a place of refuge also routinely involve other parties such as the		

flag State, the salvor, the classification society and the insurer. The Guidelines also include guidance for such parties. しかしながら避難場所を求める要支援船舶に対応する場合には通常、旗国、サルバー、船級協会及び保険者のような関係者の関与が必要である。このため IMO ガイドラインは、このような関係者に対するガイダンスを含むものとする。			
1.4.5 The Guidelines address situations where only one CA is involved, as well as when more than one jurisdiction is or may become involved. Hence, it is recommended throughout the Guidelines that coastal States, subject to relevant circumstances, consider establishing regional cooperation and coordination mechanisms in order to develop common frameworks for assessing ships that need assistance and are seeking a place of refuge, including, where appropriate, putting concerted actions and plans into practice. IMO ガイドラインは、ただ 1 つの権限ある当局が関与するのみならず、1 つ以上の管轄に關係する、又は、關係する可能性がある場合にも対応する。このため、IMO ガイドライン全体において、避難場所を求める支援を必要とする船舶の評価を実施するに際し、沿岸国が關係する状況に従い、共通する枠組みに係る地域的な協力及び調整メカニズムの設定について検討することを勧告する。これには適当な場合に、調整した行動をとり、計画を実行に移すことを含んでいる。	MSC100—EU 提案の方向性中、(2)避難場所に関する調整及び協力を具体化する。新規の規定である。		
1.4.6 In any given situation, Member Governments, shipmasters, companies, salvors and any other parties involved, should respond effectively and in such a way that efforts are complementary. あらゆる場合において、加盟国、船長、会社、サルバー及び他の関係者は効果的に対応するべきである。このため、これらの対応は相互に補完的であり、	MSC100—EU 提案の方向性中、(4)関係者の明確化を具体化する。 IMO ガイドライン 1.12 をモデルとする。	1.12 The purpose of these Guidelines is to provide Member Governments, shipmasters, companies¹ (particularly in connection with the ISM Code and procedures arising therefrom), and salvors with a framework enabling them to respond effectively and in such a way that, in any given situation, the efforts of the shipmaster and shipping company concerned and the efforts of the government authorities involved are complementary. In particular, an attempt has been made to arrive at a common framework for assessing the situation of	

		ships in need of assistance. 本ガイドラインは、加盟国政府、船長、会社(特にISMコード及びこれに係る手続きに關係する)及びサルバーに対し、効果的に対応する枠組みを提供するとともに、あらゆる場合において、船長及び関係船会社並びに関係政府当局の対応が構造的であることを提示するものである。特に、要支援船舶の状況を評価するため、の共通の枠組みを提供することを意図している。	
ensuring that, if one CA is not in a position to manage the situation or grant a request for a place of refuge, another CA should be informed and prepared to take over the decision-making for that request.	MSC100-EU 提案の方向性中、(5)対応プロセス・コミュニケーション及び報告手続を具体化する。 新規の規定である。		
1つの権限ある当局が状況を管理し避難場所に係る要請を認める立場にない場合には、別の権限ある当局に伝えられ、その要請に係る意思決定を引き継ぐよう準備を行うべきことを確保するものである。			
1.4.7 Where a ship is in need of assistance and is requesting a place of refuge, but safety of life is not involved, the Guidelines should be followed. 船舶が支援を必要とし避難場所を求め、人命の安全が関連しない場合においては、IMO ガイドラインに従うべきである。	IMO ガイドライン1.1.1 をモデルとする。	1.1 Where the safety of life is involved, the provisions of the SAR Convention should be followed. Where a ship is in need of assistance but safety of life is not involved, these guidelines should be followed. 人命の安全が関連する場合においては、1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約(SAR条約)の規定に従うべきである。船舶が支援を必要とし、人命の安全が関連しない場合においては、本ガイドラインに従うべきである。	
The Guidelines do not address the issue of operations for the rescue of persons at sea. IMO ガイドラインは、海上における人命の救助に関するオペレーションの問題を取り扱うものではない。	IMO ガイドライン1.1.3 をモデルとする。	1.13 These Guidelines do not address the issue of operations for the rescue of persons at sea, inasmuch as the practical difficulties that have given rise to the examination of the issue of places of refuge relate to problems other than those of rescue. Two situations can arise: - the ship, according to the master's assessment, is in need of assistance but not in a distress situation (about to sink, fire developing, etc.) that requires the evacuation of those on board; or - those on board have already been rescued, with the possible exception of those who have	

		stayed on board or have been placed on board in an attempt to deal with the situation of the ship. 本ガイドラインは、海上における人命の救助に関するオペレーションの問題を取り扱うものではない。これは避難場所の評価に関係する実務的な問題が人命救助活動以外の事項であることを理由とする。次の2つの状況が想定される。 — 船長の評価により、船舶について支援を必要とする状況にあるものの、乗組員等の避難を要するような避難状況(沈没、火災発生 の危険性)にあるわけではない。 — 船舶の状況に対応する措置を実施するた めに在船し、又は派遣された者を除き、乗組員等は既に救助されている。
1.4.8 If, however, in an evolving situation, the persons on board find themselves in distress, the rules applicable to rescue operations under the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR Convention), the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual and documents arising therefrom have priority over the Guidelines (and procedures arising therefrom). しかしながら状況が進展し、乗船者自身が遭難の状況にあると判断する場合には、1979 年の海上における捜索及び救助に関する国際条約(SAR 条約)、国際航空・海上捜索マニュアル(IAMSAR マニュアル)及びこれに関連する書類が IMO ガイドライン(及び関連手続き)に優先することになる。	IMO ガイドライン 1.14 をモデルとする。	1.14 If however, in an evolving situation, the persons on board find themselves in distress, the rules applicable to rescue operations under the SAR Convention, the IAMSAR Manual and documents arising therefrom have priority over the present Guidelines (and procedures arising herefrom). しかしながら状況が進展し、乗船者自身が遭難の状況にあると判断する場合には、1979 年の海上における捜索及び救助に関する国際条約(SAR 条約)、国際航空・海上捜索マニュアル(IAMSAR マニュアル)及びこれに関連する書類が本ガイドライン(及び関連手続き)に優先することになる。
1.4.9 Even where a situation does not entail a rescue operation, as defined in the SAR Convention, the safety of persons has to be constantly borne in mind in the application of the Guidelines. 1979 年の海上における捜索及び救助に関する国際条約(SAR 条約)で定義される「救助」オペレーションを伴わない場合であっても、IMO ガイドラインの適用に当たっては常に人命の安全について念頭に置かなければならない。	IMO ガイドライン 1.16 をモデルとする。	1.16 Even though a rescue operation, as defined in the International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) is not the case, the safety of persons must nevertheless be constantly borne in mind in the application of these Guidelines, particularly in two respects: - if the ship poses a risk (explosion, serious pollution, etc.) to the life of persons in the vicinity (crews of salvage vessels, port workers, inhabitants of the coastal area, etc.); - if persons voluntarily stay (master, etc.) or

		go (fire-fighters and other experts, personnel of marine salvage or towage companies, etc.) on board to attempt to overcome the difficulties experienced by the ship. SAR 条約で定義される「救助」オペレーションの事案でない場合であっても、本ガイドラインの適用に当たっては常に人命の安全について念頭に置かなければならない。特に次の点について考慮する必要がある。 — 船舶が付近の人命(クルーベージ船舶の乗組員、港務関係者、沿岸域の住民等)に対し危険(爆発、重大な汚染等)を及ぼす可能性の有無 — 船舶により発生する困難な状況に対処するため自発的に在船する者(船長等)又は船舶に赴く者(消防士、サルバー、曳船会社等の他の専門家)の有無	1.15 In any case the competent MRCC should be informed about any situation which may develop into a SAR incident. あらゆる場合において、権限ある救助調整本部(MRCC : Maritime Rescue Co-ordination Centre)に対し、捜索救助事案に至る可能性のある状況について通報されるべきである。			1.17 These Guidelines do not address the
	1.4.10 In any case, the competent maritime assistance service (MAS) / maritime rescue coordination centre (MRCC) should be informed about any situation which may develop into an SAR incident. あらゆる場合において、権限ある海事支援サービス(MAS : Maritime Assistance Services) / 救助調整本部(MRCC : Maritime Rescue Coordination Centre)に対し、捜索救助事案に至る可能性のある状況について通報されるべきである。	IMO ガイドライン1.15 をモデルとする。海事支援 サービス (MAS : Maritime Assistance Services)を追加している。	1.15 In any case the competent MRCC should be informed about any situation which may develop into a SAR incident. あらゆる場合において、権限ある救助調整本部(MRCC : Maritime Rescue Co-ordination Centre)に対し、捜索救助事案に至る可能性のある状況について通報されるべきである。			1.17 These Guidelines do not address the
	Resolution A.950(23) recommends that coastal States establish a MAS. This service could "be discharged by an existing organization, preferably an MRCC", but resolution A.950(23) also recognizes that "the establishment of a MAS should not necessarily entail the setting up of a new organization", thereby giving consideration to coastal States' internal arrangements. IMO 総会決議 A.950(23)は、沿岸国が MAS を設置することを勧告する。この MAS の機能は現存する組織に付与することが可能であり、MRCC が望ましいとする。しかしながら、IMO 総会決議 A.950(23)はまた、MAS の設置は新たな組織の設置を必要とするものではなく、沿岸国の国内調整に委ねられている。		新規の規定である。			1.4.11 The Guidelines do not address the

issue of liability and compensation for damage resulting from a decision to grant or deny a ship a place of refuge. IMO ガイドラインは、船舶の避難場所への収容の承認又は拒否に係る決定から発生する損害の責任及び補償問題について規定するものではない。	なお、改正IMO ガイドライン 1.2.7 では国際条約等を用いし適切に補償が行われるべき旨の規定を追加している。	issue of liability and compensation for damage resulting from a decision to grant or deny a ship a place of refuge. 本ガイドラインは、船舶の避難場所への収容の承認又は拒否に係る決定から発生する損害の責任及び補償問題について規定するものではない。	
1.5. Definitions 定義 1.5.1 Ship in need of assistance means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the ship or to an environmental or navigational hazard. 「要支援船舶」とは、船舶上にある者の救助を要する船舶を除き、船舶の喪失又は環境上若しくは航海上の危険性を生起する可能性を有する状況にある船舶を意味する。	IMO ガイドライン 1.18 をモデルとする。	1.18 Ship in need of assistance means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the vessel or an environmental or navigational hazard. 「要支援船舶」とは、船舶上にある者の救助を要する船舶を除き、船舶の喪失又は環境上若しくは航海上の危険性を生起する可能性を有する状況にある船舶を意味する。	
1.5.2 Parties involved means, for the purposes of the Guidelines, those mentioned in section 2, paragraphs 1 (master), 2 (salvor) and 5 (other – flag State, classification society, insurers, port, harbours and terminals, company/operator) and section 3 (coastal States) involved in resolving a situation when a ship in need of assistance seeks a place of refuge. 「関係者」とは、IMO ガイドラインの目的上、要支援船舶が避難場所を求める場合において、状況対応に関係する Section 2 パラグラフ 1(船長)、パラグラフ 2(サルバー)、パラグラフ 5(その他の関係者—旗国、船級協会、保険者、港湾及びターミナル、会社/オペレーター)、並びに、Section 3(沿岸国)に規定する者を意味する。	MSC100—EU 提案の方向性中、(4)関係者の明確化を具体化する。 新規の規定である。		
1.5.3 Place of refuge means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the risks to navigation, and to protect human life and the environment. 「避難場所」とは、要支援船舶が当該船舶についてその状況を安定させ、航海上のリスクを軽減し、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を意味する。	IMO ガイドライン 1.19 をモデルとする。	1.19 Place of refuge means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment. 「避難場所」とは、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を意味する。	
1.5.4 MAS means a maritime assistance	IMO ガイドライン 1.20 をモデルとする。	1.20 MAS means a maritime assistance	

service, as described in resolution A.950(23), responsible for receiving reports in the event of incidents and serving as the point of contact between the shipmaster and the authorities of the coastal State in the event of an incident.	「海事支援サービス」とは、IMO 総会決議 A.950(23)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がインポートとしての業務を実施する責任を有するサービスを意味する。	「海事支援サービス」とは、IMO 総会決議 A.950(23)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がインポートとしての業務を実施する責任を有するサービスを意味する。	service, as defined in resolution A.950(23), responsible for receiving reports in the event of incidents and serving as the point of contact between the shipmaster and the authorities of the coastal State in the event of an incident.
1.5.5 MRCC means a maritime rescue coordination centre as described in the SAR Convention.	新規の規定である。		
「救助調整本部」(MRCC: Maritime Rescue Coordination Centre)とは、SAR 条約に規定する救助調整本部を意味する。			
1.5.6 Competent authority (CA) means an authority in a State, depending on the internal structure of that State, having the required expertise and the power to take independent decisions as regards the accommodation of a ship in a place of refuge.	MSC100-EU 提案の方向性中、(3)国の1つの権限ある当局の指定を具体化する。EU ガイドライン Background, 1.1 加盟国の責任、1.1.1 加盟国の権限ある当局、船舶通航監視指令第 20 条(要支援船舶の収容に関する権限ある当局)1 をモデルとする。	MSC100-EU 提案の方向性中、(3)国の1つの権限ある当局の指定を具体化する。EU ガイドライン Background, 1.1 加盟国の責任、1.1.1 加盟国の権限ある当局、船舶通航監視指令第 20 条(要支援船舶の収容に関する権限ある当局)1 をモデルとする。	Background Since 2009, under the terms of the VTMISS Directive, EU Member States have been required to designate 'one or more competent authorities, which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance.'
「権限ある当局」とは、国の内部機構を踏まえたものであり、要支援船舶の避難場所への収容に関する独立した決定を行うために関連する専門性及び必要な権限を有する当局を意味する。			Background 2009 年以降、船舶通航監視指令に基づき、EU 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」を指定することが求められている。 1.1 Responsibilities of Member States Each Member State shall: ● designate one or more competent authorities which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance; 1.1 加盟国の責任

各加盟国は以下の事項を実施しなければならない。 ● 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つあるいは複数の権限ある当局を指定すること。 1.1.1 Member State's Competent Authority Responsible for: ● Taking independent decisions on the need for, and location of, a place of refuge for a particular ship in need of assistance 1.1.1 加盟国の権限ある当局 以下の事項の責任を有する。 ● 特定の要支援船舶に係る避難場所の必要性及びその位置について独立した決定を行うこと。 Directive Article 20 Competent authority for the accommodation of ships in need of assistance 1. Member States shall designate one or more competent authorities which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance. 船舶通船監視指令第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。			1.5.7 <i>Emergency response service (ERS)</i> means the service provided by an entity, including many classification societies, able to perform technical assessments on damage stability and residual strength, etc. and provide the results of their assessment to the ship's crew, salvors or the CA. 「緊急対応サービス」とは、損傷復元性及び残存強度等に関する技術的評価を実施し、船舶組員、サルバー又は権限ある当局に対し、その
		MSC100—EU 提案の方向性中、(4)関係者の明確化を具体化する。 新規の規定である。	

評価結果を提供することができ多くの船舶協会を含む団体によって提供されるサービスを意味する。	Appendix to Section 1 APPLICABLE CONVENTIONS 適用可能な国際条約 At the international level, the following conventions and protocols are in force and constitute, <i>inter alia</i>, the legal context within which coastal States, flag States and ships act in the envisaged circumstances: 国際レベルにおいては、次に掲げる国際条約及び議定書が発効し、特に想定される状況において沿岸諸国及び船舶の行動について、法的枠組みを構成することとなる。 - United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), in particular, part V, and article 221 thereof - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (Intervention Convention 1969) - Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances Other than Oil, 1973 (1973 Intervention Protocol) - International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention) in particular chapter V thereof - International Convention on Salvage, 1989 (the SALVAGE Convention)³⁰ - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (the OPRC Convention) - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) - Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by	IMO ガイドライン Appendix 1 をモデルとする。	Appendix 1 APPLICABLE CONVENTIONS 適用可能な国際条約 At the international level, the following Conventions and Protocols are in force and constitute, <i>inter alia</i>, the legal context within which coastal States and ships act in the envisaged circumstances: 国際レベルにおいては、次に掲げる国際条約及び議定書が発効し、特に想定される状況において沿岸諸国及び船舶の行動について、法的枠組みを構成することとなる。 - United Nations Convention on the Law of the Sea, in particular article 221 thereof³¹ - International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (the Intervention Convention), 1969, as amended - Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 - International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974), as amended, in particular chapter V thereof - International Convention on Salvage, 1989 (the Salvage Convention)³² - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (the OPRC Convention) - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) - International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 1979), as amended. - Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 - Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971
--	---	---------------------------------------	--

the Protocol of 1978 relating thereto (1997 MARPOL Protocol) - International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR Convention) - Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (London Convention 1972) - 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (London Protocol) - Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (Maritime Carriage of Nuclear Substances) - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (1976 LLMC Convention) - Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (1996 LLMC Protocol) - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (1969 Civil Liability Convention) - Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (1992 Civil Liability Protocol) - International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Fund Convention) - Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (Supplementary Fund Protocol) - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (2001 Bunkers Convention) - Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (2007 Nairobi Wreck Removal Convention).		- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976 - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969 - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLO), 1992 - International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1992.	
【和訳略】 SECTION 2 – ACTION REQUIRED OF MASTERS AND/OR SALVORS AND OTHERS INVOLVED WITH SHIPS IN NEED OF	「他の関係者」の追加は、MSC100－EU 提案の方向性中、(4)関係者の明確化を具体化する。		

ASSISTANCE SEEKING A PLACE OF REFUGE 一 避難場所を要請する要支援船舶に関し船長/サルバー/他の関係者に求められる措置 2.1 The master 船長			
2.1.1 In the event of any maritime incident, the ship's master and/or the salvor are responsible for contacting the appropriate MAS, as designated in each State, to report the incident and initiate the necessary follow-up actions. Lists of MAS and MRCCs can be found in the Global Integrated Shipping Information System (GISIS), under the MAS section of the Contact Points module and the RCC section of the Global SAR Plan module, respectively. 海難発生の際、船長/サルバーは、各国において指定された MAS に事故の内容を通報し、その後の必要な行動を開始する責任を有する。MAS 及び MRCC のリストは、GISIS の Contact Point モジュールの MAS Section と Global SAR Plan モジュールの RCC Section においてそれぞれ参照可能である。 (https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx)	MSC100—EU 提案の方向性中、(4)関係者の明確化を具体化する。 新規の規定である。		
2.1.2 The master of a ship to which the provisions of the International Safety Management (ISM) Code are applicable should, in accordance with that Code, inform the company of any incident or accident which occurs at sea. As soon as it has been informed of such a situation, the company should contact the competent coastal station and place itself at its disposal as necessary. ISM コードの規定が適用される船舶の船長は、ISM コードに従い海上で発生したあらゆる事故について会社に報告するべきである。状況報告の後、会社は可及的速やかに権限ある沿岸国の関係部署にコンタクトをとり、必要に応じ会社の判断により行動するべきである。	新規の規定である。		
2.1.3 The master has the command of the ship and remains in command of the ship even when a salvage operation is under way. The master may decide to relinquish command, after which command is assumed	新規の規定である。		

by the salvor. 船長は、船舶に対する指揮権を有し、サルベージ作業を実施している場合においてもなお指揮権を保有している。船長は、サルバーに対し指揮権の委譲を決定することが可能であり、指揮権の委譲の後にはサルバーが指揮をとる。	EU ガイドライン 1.2.1 船長をモデルとする。 2.1.4 The master is responsible for: 1 informing the CAs (of the nearest coastal State(s)) as well as the flag State, as soon as possible, issuing an incident report with at least the following details: 1 ship's identity; 2 ship's position; 3 port of departure; 4 port of destination; 5 information about the onboard cargo; 6 address from which additional information may be obtained on any oil (fuel, cargo or otherwise) and dangerous cargo on board (i.e. copy of cargo manifest) to the extent known; 7 quantity, location and type of bunkers on board; 8 number of persons on board; and 9 details of the incident; 2 cooperating fully with the CAs; and 3 communicating all requested or pertinent information to CAs. 船長は、以下の事項について責任を有する。 1 (最も近接した沿岸国の権限ある当局及び旗国に対し、可及的速やかに少なくとも以下の内容を含む事故報告を提出し、通報を行うこと。 1 船舶の特性 2 船舶の位置 3 仕出港 4 仕向港 5 積載貨物の情報 6 搭載している油(燃料、貨物、その他)及び危険な貨物に係る追加的情報を得ることが可能な連絡先 7 搭載燃料油の量、場所及び種類 8 乗船者の人数 9 事故の詳細 2 権限ある当局と十分に協力すること。	1.2.1 The master The master shall: ● inform the competent authorities (of the nearest coastal State(s)) of the incident as soon as possible issuing an incident report with at least the following details: (1) the ship's identity, (2) the ship's position, (3) the port of departure, (4) the port of destination, (5) Information about the on-board cargo, (6) the address from which additional information may be obtained on any oil and dangerous cargo on board (i.e. copy of cargo manifest) to the extent known, (7) quantity, location and type of bunkers on board, (8) the number of persons on board, and (9) details of the incident; ● inform the shipowner or the operator of the ship, in accordance with the ISM Code, of the incident; ● cooperate fully with the CAs; ● communicate all requested or pertinent information to CAs 船長 船長は、以下の事項を実施しなければならない。 ● (最も近接した沿岸国の)権限ある当局に対し、可及的速やかに少なくとも以下の内容を含む事故報告を提出し、事故の通報を行うこと。 (1)船舶の特性、(2)船舶の位置、(3)仕出港、(4)目的港、(5)積載貨物の情報、(6)積載された油及び危険貨物についての追加的情報を得ることのできる連絡先、(7)積載燃料油の量、場所及び種類、(8)乗船者の人数、(9)事故の詳細 ● ISM コードに従い、船舶所有者又はオペレーターに事故の通報を行う。 ● 権限ある当局と十分に協力すること。 ● 権限ある当局に対し要請され、又は、関連する情報を通知すること。
--	---	---

3. 権限ある当局に対し要請され、又は、関連する情報を通知すること。	IMO ガイドライン Appendix 2, 1, EU ガイドライン 1.2.1 船長をモデルとする。	Appendix 2 GUIDELINES FOR THE EVALUATION OF RISKS ASSOCIATED WITH THE PROVISION OF PLACES OF REFUGE When conducting the analysis described in paragraphs 3.4 to 3.8, in addition to the factors described in paragraph 3.9, the following should be considered: 1 Identification of events, such as: - fire - explosion - damage to the ship, including mechanical and/or structural failure - collision - pollution - impaired vessel stability - grounding. 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 パラグラフ 3.9 に規定する要素に加え、パラグラフ 3.4～3.8 に規定する分析を実施する場合には、下記事項を考慮すべきである。 1 事故の特定 — 火災 — 爆発 — 船舶に対する損傷(機械及びノ又は構造上の故障を含む) — 衝突 — 汚染 — 船舶安定性の喪失 — 座礁	1.2.1 The master The master should (with the assistance of the company and/or the salvor where necessary): ● assess the situation and identify the reasons why the ship needs assistance; ● carry out an appraisal of the threats (e.g. from fire, explosion, grounding etc.); 船長 船長は、(会社及びノ又は必要な場合にはサルバターの支援を得て)以下の事項を実施するべきである。 ● 状況を評価し、船舶が支援を必要とする理由を特定すること。 ● (一例として、火災、爆発、座礁等から生じる)脅威の評価を行うこと。
2.1.5 The master is further responsible for (with the assistance of the company and/or the salvor where necessary): 1. assessing the situation and identifying the reasons why the ship needs assistance; 2. carrying out an analysis of the risks, threats, and hazards identified to the best of the master's ability or knowledge at the time of the situation) considering, inter alia, the following: 1. fire; 2. explosion; 3. damage to the ship, including mechanical and/or structural failure; 4. collision; 5. pollution; 6. impaired ship stability; and 7. grounding; The risk analysis factors as presented in appendix 2 to section 3, where applicable, are to be considered during this process:	IMO ガイドライン 2.2, EU ガイドライン 1.2.1 船長をモデルとする。	2.2 Having made the appraisal referred to in paragraph 2.1 above, the master, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, should estimate the	1.2.1 The master The master should (with the assistance of the company and/or the salvor where necessary):
3. estimating the consequences of the incident, if the ship were to: 1. remain in the same position; 2. continue on its voyage;	IMO ガイドライン 2.2, EU ガイドライン 1.2.1 船長をモデルとする。	3.3 estimating the consequences of the incident, if the ship were to: 1. remain in the same position; 2. continue on its voyage;	1.2.1 The master The master should (with the assistance of the company and/or the salvor where necessary):

3 reach a place of refuge; or 4 be taken out to sea. 3 船舶が以下の行動をとる場合の事故の進展を予測すること。 1 船舶が同様の状況に留まる。 2 船舶が航海を継続する。 3 船舶が避難場所に到達する。又は、 4 船舶を沖出する。		consequences of the potential casualty, in the following hypothetical situations, taking into account both the casualty assessment factors in their possession and also the cargo and bunkers on board: - if the ship remains in the same position; - if the ship continues on its voyage; - if the ship reaches a place of refuge; or - if the ship is taken out to sea. 前記パラグラフ 2.1 の状況評価を経て、船長は、必要とする場合においては会社及び/又はサルバターの支援を得て、次の想定に係る事故の進行可能性を推定すべきである。この場合において、保有する事故評価要素並びに船舶上の貨物及び燃料油を考慮することとする。 — 船舶が同様の状況に留まる可能性 — 船舶が航海を継続する可能性 — 船舶が避難場所に到達する可能性、又は、 — 船舶を沖出しする可能性	● estimate the consequences of the potential casualty, if the ship were to: ➢ remain in the same position; ➢ continue on its voyage; ➢ reach a place of refuge; or ➢ be taken out to sea. 船長 船長は、(会社及び/又は必要の場合にはサルバターの支援を得て)以下の事項を実施すべきである。 ● 船舶の以下の可能性を想定し、事故の進展を評価する。 ➢ 船舶が同様の状況に留まる。 ➢ 船舶が航海を継続する。 ➢ 船舶が避難場所に到達する。 ➢ 船舶を沖出する。
4 identifying the assistance required from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation (refer to appendix 2, part 3 and appendix 2 to section 3, paragraph 3); 5 informing the CA if the ship has access to ERS and make relevant contact details, activation status and details of the contracting party available to the CA; and 6 undertaking any relevant response actions to minimize the consequences of the casualty. 4 発生した状況に伴う危険を克服するために沿岸国からの必要とされる支援を特定すること(Section 2, Appendix, Part 3 及び Section 3, Appendix 2, Paragraph 3 を参照)。 5 船舶が船上での ERS にアクセスできるかどうかを権限ある当局に通報し、関連する連絡先の詳細、行動の形態及び契約関係者の詳細を利用可能にすること。 6 事故状況の影響を最小化するために関係する対応措置を実施すること。	EU ガイドライン 1.2.1 船長をモデルとする。		1.2.1 The master The master (and/or the sailor) should (See further Chapter 4 on Requesting a Place of Refuge): ● identify the assistance required from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation; ● undertake any relevant response actions to minimize the consequences of the casualty. 船長 船長(及び/又は、サルバター)は以下の事項を実施すべきである(更に、避難場所要請について記載する第4章を参照)。 ● 発生した状況に伴う危険を克服するために沿岸国からの必要とされる支援を特定すること。 ● 事故状況の影響を最小化するために関係する対応措置を実施すること。

1 IMO ガイドラインは、以下のアドレスを参照。

Available at:

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.949\(23\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.949(23).pdf) (7 May 2024)

2 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.

3 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.

4 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.

5 EU ガイドラインの最新版(Version 5、2018 年 2 月 1 日策定)は、以下のアドレスを参照。

Available at: <https://www.emsa.europa.eu/we-do/safety/places-of-refuge/item/2646-places-of-refuge-eu-operational-guidelines.html> (2 May 2024)

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, 3, 表-1 をもとに作成した。

7 山地哲也, 「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—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 64 巻第 1 号, 海上保安大学校, 2019, 65-91。

8 山地哲也, 「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(2)—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 65 巻第 1 号, 海上保安大学校, 2020, 31-60。

9 NCSR7/13, REVISION OF THE GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE (RESOLUTION A.949(23)), Preliminary draft text of the revised Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance (resolution A.949(23)), 15 October 2019.

10 山地哲也, 「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(3)—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 67 巻第 2 号, 海上保安大学校, 2023, 31-59。

11 NCSR9/24, REPORT TO THE MARITIME SAFETY COMMITTEE, Section 8, 5 August 2022; NCSR9/24/Add.1, REPORT TO THE MARITIME SAFETY COMMITTEE, ANNEX 10, 1 August 2022.

12 表-2(1): 改正 IMO ガイドラインと IMO ガイドライン、EU ガイドライン等との関係整理を検討するに際しては、前掲脚注 8 山地(2020)の表-1: NCSR7—EU 提案の整理をもとに改正 IMO ガイドラインの整理、試訳を行うなど内容の最新化を図った。