

【研究ノート】

船舶の避難場所を巡る論点整理

Classification of the issues to be discussed concerning
"Place of Refuge"

山地 哲也

Tetsuya YAMAJI

〔目次〕

- 1 はじめに
- 2 船舶の避難場所に関する先行研究
- 3 船舶の避難場所に関連する事故・事案
- 4 今後の調査研究に係る論点
- 5 おわりに

1 はじめに

船舶の避難場所¹⁾を巡る問題については、2000年前後に発生したタンカー事故等を契機に、国際海事機関(IMO)、欧州連合(EU)、万国海法会(CMI)等において審議・検討を行い、昨年(2009年)の段階で静的状態においては一定の収束段階にある(後述 2(6)⑥・山地 2009b)。しかしながら、これらは、利害の相反する関係者による最大公約数としての一定の妥協の結果であると考えられる。一旦、大規模タンカー事故等が再発し、船体の避難場所への収容についてその是非が問われるような事態に至る場合には、現状の認識を超える動的な議論が改めて沸き起こることは十分予想されるところである。このため、今この時期において、マクロの視点に立ち、先行の研究成果等を踏まえつつ、法的、政治的、技術的、組織的分野等に広く関連する避難場所に関する課題について、整理を試みる必要があると考える。

本稿については、今後の調査研究の論点、及びその検討材料等を掲げ、
ることを目的とするものである。このため、解決案の提示、または、結
論を導く作業は別途展開することとし、何らかの帰結を導こうとするも
のではない。また、検討事項に対する資料・情報の有無、これらの入手
の可否等についてあえて考慮するものではなく、課題に対する解決策の
方向性等が不明確であったとしても、論点の提示を妨げるものでもない。
本稿の調査事項は次のとおりである。

- (1) 筆者において確認した先行研究をその概要とともに掲げる。これら
研究成果は、避難場所に関する問題点の把握、及び、今後の課題解決
に向け、有効な示唆を提示する素材を提供するものと考えられる。
- (2) 上記(1)の先行研究において記述する避難場所に関係すると思われ
る船舶事故・事案を提示する。現実には発生した事故・事案に係る対応、
その是非、また、裁判に至るケースについてはその判例の方向性は、
避難場所を巡る問題について示唆を与えるものと考えられる。
- (3) 避難場所について今後、調査・研究を行う必要があると考えられる
課題・問題点を列記する。これらは上記(1)の先行研究、及び、(2)の
事故・事案等から導出されるもの、また、筆者独自の視点から提起す
るものもある。

なお、本文中で使用する略字の一覧は、末尾に掲げる。

2 船舶の避難場所に関する先行研究

船舶の避難場所に関する先行研究は、筆者が確認したものとして以下
のものを掲げる。

(1) CMI (万国海法会)関係

- ① YEARBOOK 2003 ANNUAIRE, CMI 掲載分(available at:
http://www.comitemaritime.org/year/2003/2003_part02_c.htm
(2010.2.25))

- 1) Richard Shaw, 2003a, Places of Refuge International Law
in the Making?, *YEARBOOK 2003*, 329-357

Richard Shaw, 2003b, Recent Development – Update as at

August 2003, *YEARBOOK 2003*, 358-360

避難場所の検討の契機となりうる事故事案、IMO ガイドライン²⁾の審議過程、責任・補償問題に係る CMI による各国体制調査結果等を紹介。また、EU 各国における避難場所候補域の事前指定・公表の是非、EMSA の活動に係る情報を記述。

- 2) Stuart Hetherington, 2003a, "Prestige" – Can the Law Assist?, *YEARBOOK 2003*, CMI, 361-374

Long Lin 号判決(事故船舶の無害通航権を否定)に対する批判的考察、現代における損傷船舶の入域の権利の性質に係る論文を引用。責任・補償問題を含む CMI 調査、国の不注意に対する考え方について"but for test"を適用し、概要を記載。

- 3) Gregory J. Timagenis, 2003a, Places of Refuge as a Legislative Problem, *YEARBOOK 2003 ANNUAIRE*, CMI, 375-379

技術的観点からの避難場所の意義、受け入れ施設の確保の必要性について記述したうえで、避難場所に係る法的枠組みを設定するに際して考慮すべき事項(油等の排出源、排出原因、一般的規制、執行措置、責任・補償、汚染の軽減等)を列記。

- 4) Stuart Hetherington, 2003b, International Sub-Committee Discussion Paper, *YEARBOOK 2003*, 380-402

CMI による避難場所に関する各国調査結果(避難場所への船体収容または拒否に係る政府責任等)の概要を記述し、関係条約規定を添付。避難場所に関する条約・文書策定を求める主張等を引用し、これに含めるべき内容、問題点等について概説。

- 5) Eric Van Hooydonk, 2003, The Obligation to Offer a Place of Refuge to a Ship in Distress, *YEARBOOK 2003*, 403-445

避難場所への船体収容について、入域の絶対的権利、入域拒否の絶対的権利、関係利益の比較考量、入域を前提とする適正管理等4つの仮説を踏まえ検討を実施。国際条約策定を要請し、港湾当局等の責任、これに対する補償措置の設定等を提案。

- 6) Richard Shaw, 2003c, Designation of Places of Refuge and Mechanism of Decision Making, *YEARBOOK 2003*, 446-456

避難場所の事前指定、避難場所選定に係る基準の策定、事前指定された避難場所候補域の公表、避難場所への船体収容の可否に関する意思決定メカニズムについて概説。特に英国で採用している SOSREP 制度及び介入権限根拠法令について言及。

- 7) Stuart Hetherington, 2003c, Civil Liability and Monetary Incentive for Accepting Ships in Distress, *YEARBOOK 2003*, 457-467

CLC により避難場所への船体収容によって発生する損害に対しては船主責任を原則(CMI 調査)とするものの、ある状況下においては現行条約の下でも国に責任が発生する場合があることを指摘。OPRC 条約に避難場所に係る新规定追加を提案。

- 8) Frank L. Wiswall, Jr., 2003, Penal Liability, *YEARBOOK 2003*, 468-469

PRESTIGE 号事故の例にあるように、海洋汚染等に係る当事者に対する刑事責任追及と当該当事者の汚染防止措置が対立する可能性を指摘。逮捕等を含む刑事責任追及は、船長等の避難場所への入域要請を減速させる可能性があることを記述。

- 9) Gregory Timagenis, 2003b, Reception Facilities for Ships in Distress, *YEARBOOK 2003*, 470-478

損傷船舶を早期に収容し、汚染物質の流出を局限化するために沿岸国に浮きドックなどの受入施設を設置することを提案。設置費用は、海運会社、油会社、保険者、沿岸国、IOPCF など幅広く関係者が負担し、関係条約に設置に係る規定を追加。

- 10) Welmoed Van Der Velde, 2003, The Position of Coastal States and Casualty Ships in International Law, *YEARBOOK 2003*, 479-498

避難場所の法的側面に焦点を当て、海洋環境を保護する義務と沿岸国の主権の対立問題、主権に対する一定の制限として無

害通航権を掲げ、避難場所への船体の収容との関係等を検討。

避難場所に係る意思決定、基準、責任に関する文書策定を提案。

- ② YEARBOOK 2004 ANNUAIRE, CMI 掲載分(available at: http://www.comitemaritime.org/year/2004/2004_idx.html (2010.2.25))

Henrik Ringbom, 2004, You Are Welcome, but Places of Refuge and Environmental Liability and Compensation, with Particular Reference to the EU, *YEARBOOK 2004*, 208-233

CLC、UNCLOS等を引用しつつ、避難場所への船体収容に関連する沿岸国の責任・補償問題等を提起。避難場所に関する新たな枠組みとして、国際条約、港湾の船体受け入れに係る誘因策としての救助料支弁策、任意的合意の是非等について記述。

- (2) Chircop and Linden (eds.), 2006, *Places of Refuge for Ships*, Martinus Nijhoff Publishers 掲載分

- ① Aldo Chircop, Olof Linden, Detlef Nielsen, 2006, Characterising the Problem of Places of Refuge for Ships, *Places of Refuge for Ships*, 1-31

船舶の避難場所を巡る課題、これに関係する者(船長・乗組員、P&Iクラブ、救助者、旗国、地方当局、環境保護団体、地域住民・政治家・メディア、国際機関)等について総括的な立場から概説し、本書(*Places of Refuge for Ships*)全体の目的を明確化。

- ② Aldo Chircop, 2006a, The IMO Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance, *Places of Refuge for Ships*, 35-60

IMO ガイドラインの特徴(法的拘束力を有さず、船舶の避難場所への入域の権利又は沿岸国の収容の義務等には言及しないものの、沿岸国はガイドラインを踏まえ船舶の収容の是非について合理的に判断)等について概説。

- ③ Olof Linden, 2006, The Integrated Coastal and Ocean Management Framework, *Places of Refuge for Ships*, 61-74

避難場所の検討に際しては沿岸域の管理概念である統合沿岸海洋管理(ICOM)を前提にすべきであり、物理・海洋学上、生態上、社会経済上、文化遺産、保護水域等の観点から関係機関等と交え、適切に検討を行うべきことを主張。

- ④ William Ritchie, 2006, A Consideration of the Environmental Component of the IMO Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance with Special Reference Oil Pollution, *Places of Refuge for Ships*, 75-91

船舶の避難場所を検討する際に必要とされるタンカー事故等の発生位置、海域の水深・陸岸距離、流出油の組成、油の分解、流出予測モデルを取り上げ、その内容、特性、必要とされる情報等を生物学的、工学的観点等から概説。

- ⑤ Jens-Uwe Schröder, 2006, Review of Decision-Making by Maritime Administrations for Ships in Need of Assistance – Lessons for Risk Assessment, *Places of Refuge for Ships*, 93-117

船舶の避難場所への船体収容に関する意思決定に関連し、リスク評価手法、地域協定(ボン協定、HELCOM等)、IMO ガイドライン、EU 指令について記述するとともに、各国の意思決定に関する組織、法的枠組み等に係る WMU 主体の調査結果を概説。

- ⑥ Rosa Mari Darbra Roman, 2006, Port Perspectives and Environmental Management Considerations, *Places of Refuge for Ships*, 119-143

港湾の視点から、船舶の避難場所に係る課題等を記述。収容の是非に係る意思決定過程では、関連組織の権限について重複が存在することを指摘しつつ、独立した当局の設置を提案。収容の誘因としての適切な補償措置の策定について言及。

- ⑦ Mark Clark, 2006, Communications Crises and Media Management, *Places of Refuge for Ships*, 145-160

事件・事故等が発生した際、国民に対し適時かつ的確に情報提供

することが重要であり、これには競争原理が働くメディアが介在することを指摘。海上災害事案に係るメディア対応事例として英国海上保安庁(MCA)の方策について概説。

- ⑧ Aldo Chircop, 2006b, The Customary Law of Refuge for Ships in Distress, *Places of Refuge for Ships*, 163-229

船舶の避難場所への入域について一面では、慣習法上の権利の存在が主張される。時代を16世紀以前、17～19世紀、20世紀以降に分割したうえで、遭難船舶(Ships in distress)の避難に関する実行措置等を通じ、慣習法上の権利の位置づけ等を概説。

- ⑨ Aldo Chircop, 2006c, Law of the Sea and International Environmental Law Considerations for Places of Refuge for Ships in Need of Assistance, *Places of Refuge for Ships*, 231-269

船舶の避難場所と海洋法に規定する遭難船舶に対する救助原則、内水通航、無害通航権、通過通航権、航海の自由等と関係、また、沿岸国の環境保護に関する義務、他国介入権限、船骸撤去等の課題について概説。

- ⑩ Proshanto K. Mukherjee, 2006, Refuge and Salvage, *Places of Refuge for Ships*, 271-297

海難救助条約(1989年)及び海難救助契約(LOF)並びにこれらが含む Safety net、SCOPIC 等について記述するとともに、CLC、海難救助条約、海難救助契約における海難救助業者の法的な位置づけ、責任等について概説。

- ⑪ Gotthard mark Gauci, 2006, Places of Refuge: Compensation for Damage Perspective, *Places of Refuge for Ships*, 299-319

船舶の避難場所への船体の収容によって油濁損害の発生が予想される。この損害に対する補償の可能性を検討するために、CLC、FC 等に基づく油濁損害補償について、これまでの事例・判例を引用して概説。

- ⑫ Patrick Donner, 2006, Insurance Perspective on Places of Refuge, *Places of Refuge for Ships*, 321-346

船舶の避難場所への船体収容によって生じる損害等を補償するための保険制度の枠組み等について、船体保険、船主責任保険、船主責任に対する責任制限制度、CLC、FC、LLMC 等の関係条約、保険者に対する直接請求等を概説。

- ⑬ Hugh Kindred, 2006, *Refuge and Recovery in General Average, Places of Refuge for Ships*, 347-371

避難場所への入域を求める船舶について、船体の安定性を維持するために、積荷・装備の全部または一部を犠牲にする可能性がある。これに関連する共同海損制度について概説し、環境損害防止等の費用への充当の可否等について検討。

- ⑭ Sam Bateman and Angela Shairp, 2006, *Places of Refuge in a Federal Jurisdiction – The Australian Experience, Places of Refuge for Ships*, 375-413

オーストラリアにおける船舶の避難場所に関する検討・運用状況を概説。連邦制を採用する同国では避難場所への船体収容に係る判断については権限が分散することを問題として挙げ、また、非強制的な避難場所に関するリスク評価ガイドライン等を紹介。

- ⑮ Eric Van Hooydonk, 2006, *Places of Refuge: The Belgian Experience, Places of Refuge for Ships*, 415-428

ベルギーにおける船舶の避難場所に関する検討・運用状況を概説。同国では船体を収容する原則については確立している訳ではなく、事案に応じケースバイケースで判断している、2003 年に避難場所を指定しこれを公表した旨等を記述。

- ⑯ Toby Stone, 2006, *The Experience of the United Kingdom, Places of Refuge for Ships*, 429-453

英国における船舶の避難場所に関する検討・運用状況を概説。同国では政治的影響力から独立した専門当局を SOSREP として任命し、避難場所への船体の収容について担当閣僚に代わり必要な介入権限を行使するシステムを導入していること等を記述。

- ⑰ John Liljedahl, 2006, *Places of Refuge for Ships: The Danish*

Approach, *Places of Refuge for Ships*, 455-469

デンマークにおける船舶の避難場所に関する検討・運用状況を概説。過去の船舶事故対応の教訓、特に 2003 年 3 月に発生した Fu Shan Hai 号事故を踏まえ、同国では 22 か所の港湾及び錨泊地を避難場所として指定し、これを公表している旨等を記述。

- ⑱ Uwe Jenisch, 2006, Places of Refuge in Germany, *Places of Refuge for Ships*, 471-487

ドイツにおける船舶の避難場所に関する検討・運用状況を概説。2005 年 3 月、連邦運輸省と沿岸 5 州の間で避難場所に関する法的枠組みが策定され、避難場所について関係者間で合意に達しない場合には、CCME の長が最終決断を行う旨等を記述。

- ⑲ Paul Albertson, 2006, The United States' Approach to Implementing the IMO Guidelines on Places of Refuge, *Places of Refuge for Ships*, 489-503

米国における船舶の避難場所に関する検討・運用状況を概説。国家対応システムにより避難場所の計画、対応の枠組み形成を行い、通常は関係機関の合意を基本とするものの、緊急時には USCG が究極的な判断権限を有する旨等を記述。

- ⑳ Philip John, 2006, Places of Refuge: Considerations for Determining a Canadian Approach, *Places of Refuge for Ships*, 505-531

カナダにおける船舶の避難場所に関する検討・運用状況を概説。避難場所に関する方針の策定が必要との認識のもと、同方針を検討するに当たり、考慮すべき事項(リスク評価、緊急時計画、意思決定、収容の義務・補償に係る法的問題)等について概説。

(3) Aldo Chircop 関係

- ① Aldo Chircop, 2002, Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, and Places of Refuge: New Directions for an Ancien Regime? , *Ocean Development & International Law*, 2003, 33, 207-226

避難場所の問題を検討するに際し課題となる法的、運用上の問題等を列挙し、緊急入域の概念・性質について判例、識者の見解を引用しこれを説明。Toledo 事故判決を引用し、入域の要件は経済的観点ではなく、人道上の見地から要請される等を記述。

- ② Aldo Chircop, 2004, Living with Ships in Distress – A New IMO Decision-Making Framework for the Requesting and Granting of Refuge, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2004, Vol.3, No.1, 31-49

IMO ガイドライン(2003 年 12 月採択)について、EU の避難場所に係る指令、地域協定、各国実行等を参照し、総括的観点から評価を行いつつ、未だ解決されていない課題等について言及。また、ICOM(統合沿岸海洋管理)の視点での検討の必要性を指摘。

(4) 「日本海法会」関係

- ① 井口俊明, 2003, 「避難地(Places of Refuge)」, 『海法会誌』, 勁草書房, 復刊第 47 号(通巻第 77 号), 13-14

万国海法会 2003 年ボルドー・コロキウムにおける避難場所に関する万国海法会の動向(IMO 第 83 回法律委員会(2001 年 10 月)において各国海法会に対する現状調査の実施を提案、その結果を第 85 回法律委員会(2002 年 10 月)に報告)等を概説。

- ② 井口俊明, 2004, 「避難地(Places of Refuge)の問題」, 『海法会誌』, 勁草書房, 復刊第 48 号(通巻第 77 号), 101-136

IMO における動向(ガイドライン採択、新条約の必要性の検討)、及び、欧州連合の動向(船舶通航監視指令採択等)、万国海法会 2004 年バンクーバー国際会議における避難場所に関する審議状況(検討継続)を概説。

- ③ 井口俊明, 2006a, 「避難地(Places of Refuge)の問題」, 『海法会誌』, 勁草書房, 復刊第 50 号(通巻第 79 号), 5-19

EU の動向(2005 年 11 月、船舶通航監視指令に対する改正規定を提案)、IMO 第 89 回法律委員会における結論(当面新条約の策定は不要)とともに、万国海法会 2006 年ケープタウン・コロキア

ムにおける審議状況(同会作業部会検討文書案)を概説。

- ④ 井口俊明, 2008, 「避難地(Places of Refuge)の問題」, 『海法会誌』, 勁草書房, 復刊第52号(通巻第81号), 37-68

EUでの船舶通航監視指令改正案の審議状況、IMOガイドラインの各国・地域の導入状況とともに、万国海法会2008年アテネ国際会議における、IMO法律委員会に対する「避難場所に関する文書」(案)の審議について概説。

(5) 「日本海運集会所」関係

- ① 井口俊明, 2005, 「海難船舶への避難地の提供 - 国際的な法的枠組みについて - 」, 『海運』, 日本海運集会所, 2005年8月号, 28-31

EUの海上安全政策について、ERIKA-Iパッケージ及びIIパッケージ並びにPRESTIGE号事故後に提案されたIIIパッケージについて概説。これらパッケージを含む船舶の避難場所に係る指令規定に関し、当初規定及び改正案について記述。

- ② 井口俊明, 2006b, 「欧州連合(EU)の海上安全政策の動向 - “ERIKA III パッケージ”について - 」, 『海運』, 日本海運集会所, 2006年8月号, 14-19

船舶の避難場所を巡る問題点・各界での検討状況について概説。ERIKA、CASTOR又はPRESTIGE号事故を踏まえ、IMOでのガイドライン採択、CMIでの条約策定の是非、EUにおける関係指令規定等について記述。

(6) 筆者関係

- ① 山地哲也, 2005, 「海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一) 英国SOSREP制度を参考として」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第50巻第2号, 144-113

英国において閣僚権限代行者として海上災害事案等に対する国家介入権限(損傷船舶の避難場所への収容指示・措置を含む)を行使するSOSREP(Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention)制度を概説。

- ② 山地哲也, 2006a, 「海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(二) 英国 SOSREP 制度を参考として」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 51 巻第 1 号, 104-76

(上記①と同様)

- ③ 山地哲也, 2006b, 「船舶の避難場所に関する動向」『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 51 巻第 2 号, 141-169

船舶の避難場所に関する IMO の動向(2003 年 12 月、ガイドライン採択)及び欧州連合における対応(2002 年 6 月、船舶通航監視指令採択; 2005 年 11 月、同指令に対する改正提案)等について概説。

- ④ 山地哲也, 2007, 「MSC Napoli 号事故に係る SOSREP 対応に関する研究」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 52 巻第 1 号, 127-156

2007 年 1 月、英国海峡で発生した MSC Napoli 号事故に係る英国 SOSREP 対応(英国南部の世界遺産海域を避難場所として指定し、同号の擱座を指示。燃料油、コンテナの流出被害を極小化)及び EU における避難場所に関する指令改正の審議状況を概説。

- ⑤ 山地哲也, 2009a, 「欧州連合における海上安全及び海洋環境保護政策 - 船舶の避難場所に関する指令審議 - 」, 『日本 EU 学会年報』, 第 29 号, 59-82

船舶の避難場所について規定する EU の船舶通航監視指令に対する改正提案の審議状況を概説。特に、欧州委員会提案(収容の原則化、判断当局の独立性確保)の意義、共同決定手続きにおける欧州議会と閣僚理事会の見解の相違について記述。

- ⑥ 山地哲也, 2009b, 「欧州連合における改正船舶通航監視指令の評価」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 52 巻第 2 号, 25-54

船舶の避難場所について規定する IMO ガイドライン(2003 年 12 月採択)、2009 年 4 月に採択された EU の船舶通航監視指令改正規定に対する審議等を通じ、同改正指令規定の評価及び避難場所を巡る国際的枠組みの限界等について概説。

3 船舶の避難場所に関連する事故・事案

上記2記載の先行研究等に記述する事故・事案を次表にまとめる。船体を避難場所へ収容する、あるいは、沿岸国当局がこれを拒否する事例のみならず、避難場所への船体収容に係る意思決定システムについて検討するに当たり、示唆を与える可能性があることを前提として掲げることとする。事故・事案の内容等は本稿では省略し、それぞれの検討は別途の調査研究の対象とする。記載ページは論文中、その事故等の初出ページとする。「SOSREP 関連」と付記するものは、必ずしも避難場所に関係する事案ではないものの、SOSREP が当該事案に何らかの介入措置を執ったことを示す。

Accident	Year	Article
AB Bilbao	2001	Stone 2006, 450
Aegean Sea	1992	Shaw 2003a, p340; Gauci 2006, 306
Aeolian Sky	1979	Mukherjee 2006, 272
Alteluud	2004	山地 2006a, p95 (SOSREP 関連)
Amata	2005	山地 2006a, p95 (SOSREP 関連)
Amoco Cadiz	1978	Chircop 2004, 39; Chircop, Linden & Nielsen 2006, 2; Chircop 2006a, 40
Andros Patria	1978	Chircop 2002, 215; Mukherjee 2006, 272
Anja	2001	山地 2006a, 99 (SOSREP 関連)
Annie Hellina	2005	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Atlantic Empress	1979	Shaw 2003a, 329
Attican Unity	1977	Hooydonk 2006, 419; 井口 2008, 58
Baltic Carrier	2001	Liljedahl 2006, p457
Barltimore Boreas	2000	山地 2006a, 102 (SOSREP 関連)
Bilboa	2001	Mukherjee 2006, 285; 山地 2006a, 97 (SOSREP 関連)
Bismihita La	2001	Mukherjee 2006, 272
Braer	1993	Chircop, Linden & Nielsen 2006, 31; Gauci 2006, 306; Stone 2006, 433; 山地 2005, 143; 山地 2006a, 103
Castor	2000	Chircop 2002, 208; Hetherington 2003b, 380; Hooydonk 2003, 403; Shaw 2003a, 332; Chircop, Linden & Nielsen 2006, 5; Roman 2006, 122; Mukherjee 2006, 272; Gauci 2006, 299; Donner 2006, 331; Stone 2006, 438; Liljedahl 2006, 459; 井口 2003, 13; 井口 2004, 102; 井口 2006a, 5; 井口 2008, 37; 井口 2005, 28; 山地 2006a, 79; 山地 2006b, 142; 山地 2009a, 59; 山地 2009b, 35
Christos Bitas	1978	Chircop 2002, 215; Chircop, Linden & Nielsen,

		4; Shaw 2003a, 329; Chircop 2006c, 255; Mukherjee 2006, 272; Stone 2006, 441
Daishowa Maru	1992	Bateman & Shairp 2006, 377
Derbyshire	1980	Chircop, Linden & Nielsen 2006, 2
Dole America	1999	Stone 2006, 442; 山地 2006a, 102 (SOSREP 関連)
Dunany	2002	山地 2006a, 96 (SOSREP 関連)
Dutch Aqua Marine & Ash	2001	山地 2006a, 97 (SOSREP 関連)
Eastern Mariner I	1981	Chircop 2002, 215; Chircop 2004, 36; Chircop, Linden & Nielsen 2006, 5
Eastern Power	2000	John 2006, p507
Electron	2000	山地 2006a, 101 (SOSREP 関連)
Elisabeth	1746	Chircop 2002, 212
Erika	1999	Chircop 2002, 208; Hooydonk 2003, 403; Wiswall, Jr. 2003, 468; Velde 2003, 486; Chircop, Linden & Nielsen 2006, 5; Roman 2006, 122; Mukherjee 2006, 272; Gauci 2006, 299; Donner 2006, 331; Liljedahl 2006, 459; Jenisch 2006, 471; 井口 2004, 106; 井口 2006a, 7; 井口 2005, 30; 井口 2006b, 14; 山地 2006a, 79; 山地 2006b, 141; 山地 2007, 128; 山地 2009a, 59; 山地 2009b, 26
Erimo	2000	山地 2006a, 100 (SOSREP 関連)
EST	2003	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Eurydice	2004	Bateman & Shairp 2006, 383
Ever Decent/Norwegian Dream	1999	Hooydonk 2006, 420; Stone 2006, 444; Chircop, Linden & Nielsen 2006, 3
Exxon Valdez	1989	Linden 2006, 71; Albertson 2006, 489; John 2006, 523
Fidalio	2000	山地 2006a, 102 (SOSREP 関連)
Fione	2004	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Fu Shan Hai	2003	Liljedahl 2006, 458; Jenisch 2006, 471
Great Moon	2005	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Green Hill	2006	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Gudermes	2001	山地 2006a, 98 (SOSREP 関連)
Harvest Reaper 3		Stone 2006, 450
Haven	1991	Gauci 2006, 306
Havlys	2000	山地 2006a, 101 (SOSREP 関連)
Hebei Treasure	2000	山地 2006a, 100 (SOSREP 関連)
Horozonte Claro	2000	山地 2006a, 101 (SOSREP 関連)
Iron Baron	1995	Bateman & Shairp 2006, 375
Khark 5	1989	Mukherjee 2006, 272
Kirki	1991	Bateman & Shairp 2006, 375
Kitano	2001	Chircop 2002, 208; John 2006, 508
Kodima	2002	山地 2006a, 96 (SOSREP 関連)
Kowloon Bridge		Chircop 2002, 215; Chircop, Linden & Nielsen 2006, 6; Gauci 2006, 300
Kurdistan		Mukherjee 2006, 272
Lagik	2000	山地 2006a, 99 (SOSREP 関連)
Levoli Sun	2000	山地 2006a, 100 (SOSREP 関連)
Long Lin	1992	Hetherington 2003a, 362; Hooydonk 2003,

		428; Velde 2003, 481; Hooydonk 2006, 419; 井口 2008, 44
Lysfoss	2001	山地 2006a, 98 (SOSREP 関連)
Magellan Reefer	2000	山地 2006a, 102 (SOSREP 関連)
Magnitude	2002	Chircop, Linden & Nielsen 2006, 3; Stone 2006, 449
Manna	2001	山地 2006a, 98 (SOSREP 関連)
Maria D	2000	山地 2006a, 101 (SOSREP 関連)
Maureen Alfa	2001	山地 2006a, 98 (SOSREP 関連)
Mimosa		Stone 2006, 452
MSC Napoli	2007	山地 2007, 127 (SOSREP 関連)
Multitank Ascania	2003?	Chircop, Linden & Nielsen 2006, 21
Mulheim	2003	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Nestucca	1988	John 2006, 523
Nisha	2002	山地 2006a, 96 (SOSREP 関連)
Norrsvick	2005	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
NYK Argus	2004	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Odelis	2000	山地 2006a, 101 (SOSREP 関連)
Oostzee	1989	Jenisch 2006, 472
Pacific Pintail	2002	山地 2006a, 96 (SOSREP 関連)
Pallas	1998	Liljedahl 2006, 456; Jenisch 2006, 471
Portland	2000	山地 2006a, 100 (SOSREP 関連)
Prestige	2002	Shaw 2003a, 333; Hooydonk 2003, 403; Shaw 2003c, 447; Wiswall, Jr. 2003, 468; Velde 2003, 484; Chircop, Linden & Nielsen 2006, 5; Roman 2006, 122; Mukherjee 2006, 272; Gauci 2006, 299; Donner 2006, 331; Stone 2006, 438; Liljedahl 2006, 460; 井口 2003, 13; 井口 2004, 102; 井口 2006a, 5; 井口 2008, 37; 井口 2005, 28; 井口 2006b, 14; 山地 2006a, 93; 山地 2006b, 141; 山地 2007, 128; 山地 2009a, 59; 山地 2009b, 25
Prisendam	1980	Chircop 2002, 215; Chircop 2004, 36
Princess Eva	2003	Chircop, Linden & Nielsen 2006, 21
Protokletas	1992	Mukherjee 2006, 272
Rebecca	1929	Mukherjee 2006, 291; Shaw 2003a, 330
Saphire	2001	山地 2006a, 99 (SOSREP 関連)
Sarna	2006	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Sea Empress	1996	Shaw 2003a, 334; Shaw 2003c, 448; Gauci 2006, 300; Stone 2006, 434; 山地 2005, 144; 山地 2006a, 94; 山地 2007, 129; 山地 2009a, 67
Seaport Alpha	2002	山地 2006a, 96 (SOSREP 関連)
Smirdan	1997	Mukherjee 2006, 272
Southend Pier	2005	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Stanislaw Dubois	1981	Chircop 2002, 215; Hooydonk 2003, 433
St Mawes	2001	山地 2006a, 97 (SOSREP 関連)
Tanio	1980	Gauci 2006, 306
Toledo		Chircop 2002, 215; Hooydonk 2003, 428; Chircop 2004, 41; 井口 2008, 46
Torksey	2005	山地 2006a, 95 (SOSREP 関連)
Torrey Canyon	1967	Shaw 2003a, 330; Hooydonk 2003, 424;

		Chircop, Linden & Nielsen 2006, 14; Mukherjee 2006, 272; Stone 2006, 431; Albertson 2006, 489; 山地 2005, 143; 山地 2006a, 92; 山地 2007, 127
Trave Ore	1989	John 2006, 507
Tribulus		Chircop 2002, 215
Ventura	1999	Mukherjee 2006, 272
Vicky	2003	Hooydonk 2003, 404; Hooydonk 2006, 420
Wester Till		Stone 2006, 451
Willy	2002	山地 2006a, 97 (SOSREP 関連)
Ya Mawlaya	1994	Mukherjee 2006, 272

4 今後の調査研究に係る論点

船舶の避難場所に関し、今後、調査研究を進めるべき論点を以下に掲げる。具体的な検討においては、前記 2 の先行研究、3 の事故・事案に係る対応、判断、判例等が有効な示唆を与えるものとする。

(1) 船舶の避難場所の意義

① 船舶の避難場所に船体を収容することにより、保護の対象の観点から避難場所の意義の明確化を図る必要がある。2003 年に IMO で採択されたガイドラインではその 1.19 項において、「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」と定義している。しかしながら本定義規定は、船舶の避難場所の意義を、「船舶の状況の安定」、「航海上の危険性の軽減」、「人命及び環境の保護」として掲げており、その対象とする範囲は極めて広範であるように見受けられる。このため、船舶の避難場所の運用に当たり、様々な関係者による相反する利益の保護が主張される可能性もあろう。

② 一例として、大型タンカーの船体に損傷が生じた結果、積荷油が流出している、または、流出する可能性のある事案を想定する。沿岸国の立場からすれば、海潮流、風向等の影響により、流出油が沿岸域に漂着し、油濁損害が発生する可能性がある場合において早期に船体を平穏海域等に収容することの是非を検討することが避難場所の意義の一つであろう。より広範な環境保護の立場からは、流

出油が沿岸域に漂着する可能性はなく、大洋上の沖合海域に向かう場合であっても、海洋環境そのものの保護のために、船体を避難場所へ収容する必要性を主張する立場も否定することはできない。また、海運関係者の立場からすれば船体救助の観点から、荷主においては積荷保護のために、船体を避難場所に収容することを主張することもあると考えられる。

- ③ このほか、衛生・健康問題に対処するために、船体の収容の是非を判断する事態も想定される。船内で伝染性疾病が発生した、または、蔓延する可能性が想定される場合に、近隣国に入域し、適切な医療行為を求める等の場合である。一般的には検疫の対象範囲として対応することとなろうが、大規模、または、診療方針の確定していない伝染性疾病が発生している場合には、沿岸国、あるいは、近隣国による船体の受け入れ、検疫、医療支援の実施については確約されない可能性もあるだろう。
- (2) 沿岸国水域への入域の是非
 - ① 船体の避難場所への収容について、沿岸国水域を領海と内水に分け、入域の権利、あるいは、沿岸国の入域拒否の権利等について検討を行う必要がある。なお、船舶側の入域の権利、あるいは、沿岸国側の入域拒否の権利等の観点からは、上記 2 の先行研究中、Hooydonk 2003 が、また、国際慣習法上の観点からは Chircop 2006b が検討の契機としての示唆を与える。
 - ② 領海においてすべての船舶は、海洋法条約上、無害通航権が認められている。具体的には、海洋法条約第 17 条以下に関連規定を設け、第 18 条で通航の意味、第 19 条で無害通航の意味に関係する規定を置く。特に第 19 条第 2 項(h)では「この条約に違反する故意かつ重大な汚染行為」(any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention)に従事する外国船舶の通航については、沿岸国の平和、秩序又は安全を害するものとして無害性を否定している。船体に亀裂が生じること等により、油を排出するタンカーが沿岸国の領海を通航することの是非について、この無害性の観

点から検討を行う必要がある。これに関連し、「高度の危険または有害物質等を積載する船舶が海難事故に遭遇し堪航性を失った場合や構造欠陥船舶の場合には、『故意かつ重大な汚染行為』に至らない場合にも沿岸国が有害と判断して無害通航権を否認(入域拒否)することが可能となりうるとされるが、同時にこうしたおそれのある船舶の入域拒否を認める明文規定が第3次海洋法会議で採用されなかった事実にもふれ、解釈問題が残されている」、「2000年の国際法協会(ILA)決議も、(中略)、③一般国際法上の介入権を沿岸国に与える海難事故が生じた場合、④船舶の状態が極めて劣悪で重大な有害的結果をもたらす重大な事故を引き起こす危険が極めて高い場合を無害でない通航とみなし」旨の見解もある³⁾。また、上記3の事故事例のうち、Attican Unity号事故(1977)に係るオランダ最高裁判決、Long Lin号事故(1992)に対するオランダ裁判所判決、Toledo号事故に対するアイルランド高等裁判所(海事)判決が示唆を与える。

- ③ 内水については、外国船舶の沿岸国内水への入域について規定する条約規定、あるいは、条約規定の存しない場合には国際慣習法の観点から検討を進める必要がある。条約規定は、外国船舶の入港に関するものとして1923年の「海港ノ国際制度ニ関スル条約及規程」や二国間条約としての通商航海条約がある。国際慣習法上の入港の権利については、1958年のアラムコ事件仲裁判決、1986年のニカラグア事件国際司法裁判所判決を参照する必要がある⁴⁾。船体の避難場所への収容は、緊急事案に際し外国船舶による沿岸国内水への入域について慣習法上確立しているとされる緊急入域と関連し、検討する。

(3) 緊急入域と避難場所への船体収容の関係

- ① 緊急入域と船体の避難場所への入域の関係を整理する必要がある。緊急入域とは、「船舶が緊急避難のために、外国の領海又は内水に入域することを言う。荒天による海難のために本来の航路を外れ、外国の領水内に避難所を求めるような場合である。船舶がその

状況からやむなく外国の管轄下の水域に入った場合には、通常の入域において行われる外国の管轄権の行使から免除される。この考え方は、海洋法の歴史と同じくらい古いと言われており、現在では国際慣習法として成立している」旨説明する⁵⁾。

② この緊急入域を援用し、避難場所への入域を船舶側の権利として位置付ける議論も存在する。あるいは、船舶の避難場所への入域を前提または原則としつつ、収容の是非について検討すべきとの主張もある(Hooydonk 2003)。

③ ここで緊急入域そのもの、つまり、緊急状態にある船舶が、特に他国の内水に入域すること、あるいは、入域することが伝統的に権利として確立しているのかについて今一度確認しておく必要がある(緊急状態であっても他国領水への入域そのものは、条約あるいは国際慣習法に従うものであり、緊急避難であるがゆえに沿岸国の管轄権が相対的に免除されることを緊急入域の意義として整理することの是非である)。この制度、権利の存在を前提として、上記②の船体の避難場所への入域の権利性、原則を主張している可能性がある。他国の領海への入域については海洋法条約上、無害通航権の一形態として整理が可能だとしても、内水への入域は上記(2)③に記したように、条約または慣習法上の整理を試みており、緊急状態にある船舶に対して、緊急入域として他国の内水に入域する権利が認められ、確立しているかについては、確認を要すると考える。

④ なお、避難場所への船舶の入域を緊急入域の制度と同様に論じるとしても、緊急入域が確立した時代と現在の状況は大きく異なる。船型の大型化、貨物量の増加、貨物・燃料の種類・性質ともこれが流出する場合の危険性が增大する可能性が高く(Hetherington 2003a, p364)、伝統的な緊急入域と同列に扱うことの是非についても検討が必要である。

(4) 関係条約の検討

① 現在、船舶の避難場所について特化した条約は存在しない。IMOにおいても法律委員会、海上安全委員会等の場で条約策定に向けた

提案がなされたが、未発効条約の発効を含む現行条約の実行を通じ、避難場所について課題、差異等の有無について確認することを優先するとの立場であり、避難場所に関する条約の策定は時期尚早との見解を示している。

② 船体の避難場所への収容に関連すると思われる条約(未発効分を含む)は次のとおりである。これら条約規定について、事故・事案を踏まえ、想定し得る課題等を抽出する必要がある。

- United Nations Convention on the Law of the Sea
- 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 (特に第V章)
- International Convention on Salvage, 1989 (the Salvage Convention)
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (the OPRC Convention)
- Protocol to the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 2000 (OPRC-HNS)
- 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
- 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 (CLC), 1992
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1992.
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996⁶⁾
- Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007⁷⁾

(5) 避難場所への船体収容に対する補償

- ① 避難場所への船体収容に対する補償の問題は、避難場所について検討する上で重大な位置を占めるものである。一般的に「黒物」と呼ばれる持続性油を輸送するタンカーであれば油濁損害に対しては、上記(3)②に掲げる CLC、FC が適用され、船舶所有者及び油濁基金からの補償がなされる体系になっている。黒物タンカー以外の船舶については、LLMC の範囲内で船舶所有者がその損害について責任を負うことになる。なお、補償金額は無制限ではなく、船体の大きさに応じ、一定の責任制限がなされる。
- ② 補償に係る問題は、避難場所への収容に際して発生した損害について、現行の条約体系のもとで補償の対象となるのか、また、対象となる場合であっても責任制限の観点からどの程度の補償が可能なのかという点である。従来の船舶所有者の責任を補てんするための PI 保険の支払い状況、船舶所有者の責任範囲を超える場合の油濁基金の支払い事例等から、補償対象等について考察を進める必要がある。
- ③ スペインは 2004 年に国内法(Royal Decree)を制定し、避難場所への収容を求める船舶については、船舶所有者に対し責任制限の権

利を放棄するよう求めている⁸⁾。同国の対応は、避難場所への船体収容に際して発生する油濁損害に対し全額補償が可能となる観点からは有効な措置であろう。他方、長期にわたり責任制限が認められてきた海事責任の体系とは真っ向から対立するものである。スペインは事実上、避難場所への船体の収容を認めないことと同等とも考えられる。

- ④ 補償と関連するが、避難場所としての沿岸域(一例として港湾、ドック施設)において、積極的に損傷船舶を受け入れるための方策として、何らかの金銭的誘因策を導入することも提案されている(Hetherington 2003c)。この誘因策と CLC、FC に基づく補償の対象範囲の関係、責任制限を超える金額の補償の是非についても考慮する必要がある。また、港湾を避難場所とする場合、収容を海難救助の一環として位置付け、港湾関係者・港湾当局に対する救助料の支払いの可否等の検討についても港湾に係る誘因策の一つとして提案がなされている(Hooydonk, 2003)。なお、避難場所への船舶の入域に伴い発生する油濁損害補償問題については、万国海法会においても検討事項となっており、CLC に「避難場所を提供する国、港湾当局は賠償責任を免除される」旨の規定の追加、または、新条約により明確化を図るべき等の意見も認められるが、その方向性は一定ではない(Hetherington 2003a ; 井口 2006b, 17-18 参照)。

(6) 沿岸国の船舶事故に対する介入権限

- ① 原則として船舶の油濁事故については、船舶所有者が防除等の責任を負うこととなっている。CLC 等の規定で責任を船舶所有者に集中させていることがその一例である。しかしながら、船舶所有者責任を基本としつつも、一定の場合には沿岸国等の関係当局が船舶による油濁事故対応に介入する場合も想定される。損傷船舶の避難場所への収容指示、あるいは、収容の拒否等である。沿岸国当局の油濁損害事故への対応そのものに係る責任の存在等について確認したうえで、この関係当局の介入に伴う補償責任の在り方についても検討を行う必要がある。

② 1992CLC 第3条第2項(b)は、「船舶所有者において、当該汚染損害が、専ら、損害をもたらすことを意図⁹⁾した第三者の作為または不作為によって生じたことを証明すれば、船舶所有者は汚染損害について責任を負わない」旨規定する。また、同条第4項(e)は、「汚染損害の賠償の請求は、この条約に基づく場合のほか、船舶所有者に対して行うことはできない。本条第5項の規定に従うことを条件として、汚染損害の請求は、この条約に基づくものであるかどうかを問わず、(e)の防止措置を執る者に対して行うことができない。ただし、これらの者が汚染損害をもたらす意図をもって、または、無謀にかつ汚染損害の生じるおそれのあることを認識して行った行為(不作為を含む)により汚染損害が生じた場合は、この限りでない」旨規定している。沿岸国当局が損傷船舶に対し、油濁損害が発生することを認識・確信(intent)しつつも、油濁損害の極小化等を目的として、避難場所への入域を指示し、これに基づき当該船舶が入域した場合に発生した汚染損害に対する補償責任が船舶所有者にあるのか、あるいは、入域指示を発した沿岸当局が負うのかについて現行規定からは明確に判断すること困難である。

③ 沿岸国当局が油濁事故に対し、何らかの介入措置を執る、あるいは何ら介入措置を執らないことにより発生した油濁損害に対する責任についても、違法な作為、又は、不作為として国家賠償の対象となりうるかどうかを含め、検討を要する。油濁事故に係る船舶所有者の責任と沿岸国当局の責任の関係(優先関係、重複関係)の明確化を図ると共に、事故そのものと油濁損害発生の際に沿岸国当局による入域の指示、あるいは、入域拒否等による因果関係を中断する新たな介入行為の有無が、船舶所有者の免責、換言すれば関係当局に課される責任に係る一つの判断事項となるであろう。

(7) 機関・団体、地域・国の動向

避難場所に関し、国際機関(IMO)、関係団体(CMI)、並びに、地域(EU、ボン協定、ヘルシンキ条約)及びいくつかの国の動向は、今後の調査研究を進めるにあたり、一定の指標を示すと考えられる。

① IMO

- 1) IMO においては、2000 年 12 月に発生したタンカーCASTOR 号事案を契機に避難場所に関する審議を本格化し、2003 年 12 月の第 23 回総会において、船長、サルバー(救助業者)及び沿岸国に求められる行動について記述するガイドラインを総会決議として採択した。また、このガイドラインと併せ、沿岸国当局の連絡窓口となる MAS(海事支援サービス)について記述する MSA に関する総会決議を採択した。これらガイドラインの審議過程において、避難場所については、ガイドラインとしての任意的文書ではなく、強制的文書として条約の策定を図るべきとの意見も出されているが、各国等の賛同を得るに至らなかった(山地 2006b, 144-148; 山地 2009a, 61-62; 山地 2009b, 34-37)。
- 2) その後、CMI の提案により、IMO 第 90 回法律委員会(2005 年 4 月開催)、第 95 回法律委員会(2009 年 3～4 月開催)において避難場所に係る文書の策定の是非について審議を行っているが、同委員会としては避難場所に関する強制的文書の策定は行わない旨結論付けている(山地 2009b, 37-42)。

② CMI

- 1) CMI は IMO 法律委員会のオブザーバーメンバーとして、上記①1)の IMO におけるガイドライン審議の段階から、主として避難場所への船体収容に伴う責任・補償の観点から検討を実施している。具体的には、CMI はメンバーの各国海法会に対し、責任・補償問題に関するアンケート調査を 2 回実施し、IMO 第 85 回法律委員会(2002 年 10 月開催)、第 87 回法律委員会(2003 年 10 月開催)に対しその調査結果を報告している(Report of ISC Meeting 17 November 2003, CMI *YEARBOOK* 2003, 315-328; IMO LEG85/10/3, 17 September 2002; IMO LEG/87/7/2, 16 September 2003; Hetherington 2003b)。
- 2) また、CMI はその作業部会、コロキウム等を通じ避難場所に関する文書案を策定し、IMO 法律委員会に提案している。CMI は

IMO で採択したガイドライン等の任意的文書ではなく、船体の避難場所への収容を原則化するために、条約の策定も求めていたが、法律委員会では支持を得るに至っていない(上記①参照)。

③ EU

EUにおいては、1999年12月に発生したタンカーERIKA号事故を契機として2002年6月に採択した「船舶通航監視指令」(Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC)に避難場所に関する規定を設けた。これは、各国において、IMOガイドラインを踏まえ避難場所に関する計画を策定することを要請するものであり、船体の避難場所への収容についてこれを原則化することまで求めるものではなかった。2002年11月に発生したタンカーPRESTIGE号事故を契機として、避難場所の運用の統一を図るために、船舶通航監視指令の避難場所に係る規定の見直しも行われ、2009年4月23日に改正指令が採択された。なお、この改正指令においても、避難場所への船体の収容を原則化、また、収容の是非を判断する当局の独立性を規定するに至っていない(山地2006b, 山地2007, 山地2009a, 山地2009b)。

④ ボン協定(The Bonn Agreement)

Torrey Canyon 号事故(1967年)の経緯を踏まえて、北海での油濁事故防止と事故対応のための各国の協調を目的として、1969年にボン協定が調印された。現在は、英、仏、独、アイルランド等9カ国が参加している。協定書加盟国は実際の運用のためのガイダンスとして、「油濁事故対応マニュアル」(Counter-Pollution Manual)を作成しており、この中の避難地に関する規定が、後にIMOガイドラインを作成する際にモデルとなった。本マニュアルは、その後、IMOガイドラインの主旨を全面的に取り込み、かつEU船舶通航

監視指令(2002/59/EC)を考慮した内容の「避難地の指定と利用のための合理的なアプローチ」という章を設けて、詳細を規定している(全 27 章)¹⁰⁾(本記述は井口 2008, 39-40 から引用; Stone2006, 443-444)。

⑤ ヘルシンキ条約(The Helsinki Convention)

バルチック海での油濁事故の防止と対応のために、沿岸諸国 7 カ国が 1974 年にヘルシンキ条約に調印した。同条約はその後 1992 年には EC にも加盟した(現在では 9 カ国と EC が加盟している)。同条約の付属書Ⅳ中の第 12 規則「避難地」では、締約国は EU と IMO の作業結果に従い、避難地に関する計画を作成する、と規定している¹¹⁾(本記述は井口 2008, 40 から引用)。

⑥ 英国

英国においては、1996 年 2 月に発生したタンカー Sea Empress 号事故を契機として油濁事故等発生の際、英国商船法等に規定する閣僚の介入権限の行使を代行する SOSREP 制度を導入し、船体の避難場所への収容についてもこの SOSREP が政治的に独立した判断を行うこととなっている。避難場所の候補域については、一定のリストを作成しているものの、これに限定するものではなく、英国沿岸域全体を候補域とし、事案に応じ最適の措置を執るとの立場である。また、国家緊急時計画(National Contingency Plan)¹²⁾中に避難場所に関する規定を設け、SOSREP の対応を記述している(Stone2006; 山地 2005; 山地 2006a; 山地 2007; 山地 2009a, 67-68, 77-78)。

⑦ オーストラリア

IMO ガイドラインに基づいて、具体的な内容を規定した「海上避難地に関するリスク・アセスメントの国家ガイドライン」を 2002 年に作成した。これは、海事行政当局、船長、海運業界が、避難地と避難地の入域のための適切な手続きについてまとめたものである。その適用は任意であり、新しい事態には柔軟に対応することとし、また、事故毎の分析が必要である、としている(本記述は井口

2008, 40 から引用; Bateman and Shairp 2006, 375-413)。また、同国の AMSA(オーストラリア海上安全局)は MERCOM(海上緊急事案対応官)を設置し、避難場所の指定、これに関する意思決定を行うこととしているが¹³⁾、この MERCOM は英国 SOSREP とは異なり、政治的に独立した地位にある訳ではない。

⑧ 米国

US コースト・ガードは、IMO ガイドラインに基づいて、具体的な内容を規定した「避難地に関する政策」を 2007 年に作成した。これはコースト・ガードの内部的な政策ガイドラインであり、チェック・リストやリスク評価のためのツール等が含まれている¹⁴⁾。また国家対応チーム(NRT)も「避難地に関する決定を行うためのガイドライン」を 2007 年に公表した。これも同趣旨の文書である(本記述は井口 2008, 40 から引用。この他、Albertson 2006、United States Coast Guard Places of Refuge Policy, *YEARBOOK 2007-2008 ANNUIAIRE*, 142-163、Guidelines for Places of Refuge Decision-Making, *YEARBOOK 2007-2008 ANNUIAIRE*, 164-183 を参照)。

⑨ ベルギー、デンマーク、ドイツ、カナダ

これら 4 カ国の状況については、Hooydonk 2006、Liljedahl 2006、Jenisch 2006、John, 2006 を参照。

(9) 避難場所への船体収容是非に係る意思決定

① タンカー等の船舶に事故が発生し、船体を沿岸国の避難場所へ収容するに際しては、避難場所の候補域の周辺住民、漁業関係者、観光業者、環境団体等による船体収容反対の意見が表明される可能性が高い。これを地元選出国会議員等の政治関係者が汲み取ることにより、避難場所を巡る論議が政治問題化することとなる。しかしながら、このような状況はいたずらに時間を浪費し、洋上にある船体の状況が悪化するなどにより、油濁被害の深刻化につながる可能性がある。

② 英国では、前述(8)⑥に記したように政治的に独立した閣僚権限

代行者(SOSREP)を設置し、事態に応じ「何が最善か？」を第一義的に判断し、避難場所については船体の収容の是非等を専門的見地から判断する体制を構築、運用している。

- ③ EUにおいても、タンカーPRESTIGE号事故を踏まえ、船舶通航監視指令の避難場所に関する規定に、船体の収容の是非を判断する権限ある当局について、「独立した」旨の規定を追加するよう欧州委員会が提案し、これを欧州議会が支持したものの、閣僚理事会の反対により、権限ある当局の独立性は確保されるに至っていない。一国の政治・行政体制はその国独自に決するものであるとの立場が優先したものと思われる(山地 2009a; 山地 2009b)。
- ④ 避難場所への船体収容、または、収容拒否に係る意思決定、この権限を有する者・当局については、政治的要素、船体収容の効果としての技術的見地、組織論等の観点から検討が必要である。

5 おわりに

以上のように本稿では、船舶の避難場所に関する先行研究の概要、避難場所に関連する事故・事案、今後調査・研究を行う必要があると考えられる課題・問題点を掲げた。これらは現時点で筆者が認識しているものであり、研究を進めていくに当たり、更なる検討材料、事項等が出てくることは至極当然のことと考えている。

ERIKA号事故、CASTOR号事案、PRESTIGE号事故を踏まえたIMO、EU、CMI等の審議も今しばらく沈静化しているものと思われるこの時期において、歩みを止めることなく、研究を継続していくこととしたい。

《略語一覧》

略語	正式名称	日本語訳
AMSA	Australian Maritime Safety Authority	オーストラリア海上安全局
CCME	Central Command for Maritime Emergency	
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage	油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約
CMI	Comite Maritime International	万国海法会
EMSA	European Maritime Safety Agency	欧州海上保安庁(※)
EU	European Union	欧州連合
FC	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage	油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約
HELCOM	Helsinki Commission	
ICOM	Integrated Coastal and Ocean Management	統合沿岸海洋管理(※)
ILA	International Law Association	国際法協会
IMO	International Maritime Organization	国際海事機関
IOPCF	International Oil Pollution Compensation Funds	国際油濁補償基金
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims	海事債権についての責任制限に関する条約
MCA	Maritime Coastguard Agency	英国海上保安庁(※)
MERCOM	Maritime Emergency Response Commander	海上緊急事案対応官(※)
MSA	Maritime Assistance Services	海事支援サービス(※)
NRT	National Response Team	国家対応チーム(※)
OPRC	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation	油汚染に対する準備、対応及び協力に関する国際条約
SCOPIC	Special Compensation P&I Club	
SOSREP	Secretary of State's Representative	閣僚権限代行(※)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the sea	国連海洋法条約
USCG	United State Coast Guard	米国沿岸警備隊
WMU	World Maritime University	世界海事大学

※：筆者私訳

【注】

- 1) 船舶の「避難場所」については、避難地、避難水域と表記する場合もある。また、英語では、“place of refuge”と表すが、“port of refuge”、“safe haven”も同様の趣旨であると解する。
- 2) 2003年12月、IMO第23回総会で採択された Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance: Resolution A.949(23)を言う。
- 3) 薬師寺公夫, 2009, 「海洋汚染」『海上保安法制』, 三省堂, 347-348。
- 4) 中野勝哉, 2009, 「内水」『海上保安法制』, 三省堂, 115。
- 5) 海上保安庁警備救難部監修, 1987, 「緊急入域ハンドブック」, 海文堂, 1。

6) 2010.4.1 現在、未発効

7) 2010.4.1 現在、未発効

8) 2004.2.11 付け Lloyds List 紙”Spain seeks unlimited liability in refuge move”参照。

9) 本規定中の「意図」には原文規定で”intent”が用いられている。英米法辞典において”intent”とは、「不法行為法においては、行為者がその行為の結果を求める意図、あるいはその行為から確かに結果が生じると信じることをいう」との説明がある(田中英夫, 1991, 「英米法辞典」, 東京大学出版会, 460)。

10) ボン協定ウェブサイトは次のとおり。

Available at

<http://www.bonnagreement.org/> (2010.4.7)

11) ヘルシンキ条約ウェブサイトは次のとおり。

Available at

<http://www.helcom.fi/> (2010.4.7)

12) 英国国家緊急時計画ウェブサイトは次のとおり。

Available at

http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home/emergencyresponse/mcga-pollutionresponse/mcga-dops_cp_sosrep_role/mcga-dops_cp_ncp.htm (2010.4.7)

13) MERCOM については AMSA ウェブサイトを参照。

Available at

[http://www.amsa.gov.au/Marine Environment Protection/National Maritime Emergency Response Arrangements/](http://www.amsa.gov.au/Marine_Environment_Protection/National_Maritime_Emergency_Response_Arrangements/) (2010.4.8)

14) “USCG Places of Refuge Policy” (July 17, 2007), CMI Yearbook, (2007-2008 Part II, 142-163 及び同書 164-183 所収の“Guidelines for Places of Refuge Decision-Making”