

【論説】

欧州連合における改正船舶通航監視指令の評価  
Evaluation of the amended Directive establishing  
a Community vessel traffic monitoring and information  
system in the EU

山地 哲也

Tetsuya YAMAJI

〔目次〕

- 第1章 はじめに
- 第2章 船舶通航監視指令改正審議
- 第3章 IMO 審議を通じた避難場所に関する国際規準
- 第4章 改正船舶通航監視指令評価
- 第5章 おわりに

第1章 はじめに

2005年11月23日、タンカーPrestige号事故等を踏まえ欧州委員会が提案した船舶通航監視指令改正提案については、共同決定手続の最終段階である調停委員会での審議を経て昨年(2009年)4月23日に最終案を採択、同年5月28日の欧州連合官報に掲載された。船舶通航監視指令には要支援船舶の避難場所への収容に関する規定を含み、今次改正作業においては、欧州委員会が避難場所の統一的な運用強化を求める提案を行った。

避難場所に関する規定改正の意義及びその課題については、山地2009<sup>1)</sup>において共同決定手続における欧州委員会、欧州議会及び閣僚理事会の見解を通じ著したところである。本稿ではこれを一歩進め、採択された改正船舶通航監視指令の避難場所に関する規定についてその評価を中心に検討を試みることにする。なお、本稿中の下線は、筆者が施

すものである。

## 第2章 船舶通航監視指令改正審議

### (1) 従来の船舶通航監視指令

欧州連合においては「船舶通航監視指令」(Directive 2002/59/EC)<sup>2)</sup>に避難場所に係る枠組み規定を設けていた。これは、1999年12月に発生した「ERIKA 号の重油流出事故に関連して、船体が折損する前に、本船の船長がフランスの港に対して避難するべく許可を求めたが拒否された」<sup>3)</sup>ことを踏まえ、避難場所について規定する必要性から指令の一規定として提案され、2002年6月27日に採択されたものである。同指令第20条は次のとおり規定している。

#### 第20条 避難場所

加盟国は、関係機関と協議のうえ、IMOによる関連するガイドラインを考慮し、困難な状況にある船舶<sup>4)</sup>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、困難な状況にある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(to ensure that ships in distress may immediately go to a place of refuge subject to authorisation by the competent authority)、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、救助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。

この規定は加盟国において避難場所に係る計画を予め策定し、これを欧州委員会に報告することを求めるものであり、この後に国連の海事専門機関である国際海事機関(IMO: International Maritime Organization、在ロンドン)において国際的枠組みとして採択される「要支援船舶の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: Resolution A.949(23))(以下、「IMO ガイドライン」という)<sup>5)</sup>と同じく、加盟国が要支援船舶をその沿岸域に収容する原則についてまで要請しているものではない。また、避難場所への収容に係る判断を行う主体については「権限ある当局」(competent authority)とするのみであり、当局の独立性の有無等に係るその性格については加盟国の判断に委ねられている。さらに、従来規定では、避難場所への船舶収容に関連し発生した損害に対する補償措置について特別に定めるものではない。

## (2) 欧州委員会提案

欧州委員会は、PRESTIGE 号事故、各加盟国の避難場所に係る対応姿勢<sup>6)</sup>、欧州議会海上安全問題特別委員会報告書<sup>7)</sup>等を踏まえ、2005年11月23日、コミュニケーションを発し、加盟国における避難場所の統一的運用方策として、要支援船舶を「避難場所へ収容する原則」、及び、収容に関する判断を行う「独立した権限ある当局」の設置を導入するために、次のとおり船舶通航監視指令の改正案を提案した<sup>8)-9)</sup>。

### 第20条 困難な状況にある船舶の避難場所への収容

1. 加盟国は、第20条 a に規定する計画に基づき実施する状況評価の結果に従い、困難な状況にある船舶について、その状況によって生じる脅威を制限することが可能な避難場所への収容が認められるよう確保しなければならない(shall ensure that ships in distress are admitted to a place of refuge which makes it possible to limit the threat posed by their situation)。
2. 困難な状況にある船舶の避難場所への収容に関しては、事前の状況評価及び加盟国によって指定される独立した権限ある当局の判断(a decision taken by an independent competent authority)に従うものとする。
3. (略)

従来の指令第20条では、「加盟国による船舶の避難場所に係る計画の策定及び計画の欧州委員会への報告」及び「権限ある当局による収

容の許可」を規定している(前記(1))。これに対し、欧州委員会による改正提案では、第一に困難な状況にある船舶については沿岸国の避難場所に収容する原則を確立(改正提案原文においては、“shall ensure that ships in distress are admitted to a place of refuge”で表現)し<sup>10)</sup>、第二に困難な状況にある船舶の避難場所への収容に係る判断については英国の SOSREP 制度をモデルとして、独立した権限ある当局(改正提案原文では“independent competent authority”で表現)を導入することにより<sup>11)</sup>、欧州連合において避難場所の統一的運用・強化を図ろうとしており、従来規定に比べ先進性を認めることができる。

### (3) 共同決定手続

2005 年 11 月 23 日に欧州委員会が提案した船舶通航監視指令の改正案(前記(2))は、翌年の 2006 年 1 月 9 日に欧州議会及び閣僚理事会に送付され、共同決定手続に従い、審議を開始した<sup>12)</sup>。審議の全般的動向は、欧州議会第一読会に対し閣僚理事会は共通の立場で支持しない見解を表明、次に欧州議会第二読会<sup>13)</sup>に対し改めて閣僚理事会が不承認としたため、共同決定手続の最終段階である調停委員会での審議に移行し、閣僚理事会及び欧州議会の間で共同文書を協議し、船舶通航監視指令改正案の採択に至った。共同決定手続での特筆すべき事項は次のとおりである。

① 前記(2)の欧州委員会提案で提示した避難場所の統一的運用方策である「避難場所へ収容する原則」及び「独立した権限ある当局」の船舶通航監視指令への導入について審議の傾向は、欧州議会が欧州委員会の改正提案を支持し、閣僚理事会は逆に全面的にこれに反対する立場をとった。

② 欧州議会は、読会において欧州委員会提案では提示されていない事項として、港湾損害に対する加盟国による補償措置の追加を提案した。第二読会での提案は次のとおり<sup>14)</sup>。

第 20 条 j 金銭的保障及び補償

1.及び 2. (略)

3. 加盟国は、第20条(1)に基づいてとられた判断の結果として港湾に生じた費用及び潜在的な経済的損失について、これら費用又は経済的損失が本指令及び現行の金銭的補償制度に従い、船舶所有者又は運航者によって合理的時間内に補償がなされない場合には、その補償を確保しなければならない。

欧州議会は、この追加提案により、沿岸国の避難場所となる可能性の高い港湾について、要支援船舶を受け入れる前提条件として、現行の責任・補償関係条約に基づく船舶所有者による補償が行われない場合には、加盟国自身が発生費用及び経済的損失を補償する制度を確立することを求めている。欧州議会はその趣旨を第二読会文書で次のとおり記述している<sup>15)</sup>。

この要支援船舶を収容する港湾については、このオペレーションに関連する費用及び損害について速やかに補償を受けることを可能としなければならない。このため、別途策定する「船舶所有者に関する民事責任及び金銭的保障に関する指令」、国際油濁補償基金の諸規則、HNS条約(1996年)、バンカー条約(2001年)、船骸撤去条約(2007年)<sup>16)</sup>を適用することが重要である。このため加盟国は、できるだけ早期にこれら条約を批准すべきである。例外的場合には、加盟国は、船舶を避難場所へ収容することによって港湾に生じた費用及び経済的損失について、これらが船舶所有者及び現行の他の補償制度による金銭的保障では対象としない場合には、補償することを確保すべきである。

#### (4) 改正船舶通航監視指令

2002年6月27日に採択された従来の船舶通航監視指令中の避難場所に関する規定は、2005年11月23日に提出された欧州委員会提案について共同決定手続に従い、欧州議会及び閣僚理事会において審議を行い、調停委員会を経て2009年4月23日に採択され、同年5月28日付け欧州連合官報に掲載された<sup>17)</sup>。

##### ① 避難場所に関する主要な改正規定は次の通りである。

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 (to take independent decisions)ために、必要な専門性及び権限を有する一つあるいは複数の権限ある当局 (competent authorities)を指定しなければならない。

2. 及び 3. (略)

#### 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、策定されなければならない。最低限の規定事項は次のとおり。

(以下略)

#### 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d 欧州委員会による調査

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

- ② 従来規定では、「加盟国による船舶の避難場所に係る計画の策定及び計画の欧州委員会への報告」及び「権限ある当局による収容の許可」を主要事項として規定し、船舶の避難場所への収容の原則については規定せず、これは加盟国の判断に委ねられていた。これに対し欧州委員会の改正規定案では、要支援船舶については沿岸国の避難場所に収容する原則の確立を提案したものの、共同決定手続において特に閣僚理事会の支持を得るに至らなかった。この船舶収容の原則化に関する提案について欧州委員会改正規定案と調停委員会採択規定の要旨を比較すると次のとおりである。

1) 欧州委員会改正規定案

第 20 条 困難な状況にある船舶の避難場所への収容

加盟国は、困難な状況にある船舶についてその状況によって生じる脅威を制限することが可能な避難場所への収容が認められるよう確保しなければならない(shall ensure that ships in distress are admitted to a place of refuge which makes it possible to limit the threat posed by their situation)。

2) 改正船舶通航監視指令規定

第 20 条 b 船舶収容の決定

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(shall ensure that ships are admitted to a place of refuge if they consider such an accommodation the best course of action for the purposes of the protection of human life or the environment)。

欧州委員会改正規定案及び調停委員会採択規定について、両者とも一見すれば要支援船舶については避難場所へ収容することを原則とするようにも窺える。しかしながら、筆者試訳及び英語原文で検討すると、欧州委員会改正規定案では、「避難場所」を「脅威を制限することが可能な」場所として形容し、この避難場

所に「損傷船舶が収容されることが認められることを確保する」として同規定の主語である「加盟国」の判断要素を交えることなく、船舶の避難場所へ収容することの原則化を図ろうとしている。これに対し、共同決定手続の調停委員会で採択された規定では、主語の「当局」が「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、「船舶の収容を認めるよう確保」と規定し、あくまでも「当局が最善と認める」、即ち当局の判断を前提条件としており、欧州委員会の提案に比べ、損傷船舶の避難場所への収容を原則化する規定が後退し、修正されたことが窺える。

- ③ 要支援船舶を避難場所へ収容することの是非を判断する主体について、従来規定、欧州委員会改正規定案及び調停委員会採択規定の要旨を比較すると次のとおりである。

1) 従来規定

第 20 条 避難場所

避難場所に関する計画は、困難な状況にある船舶が権限ある当局(competent authority)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。

2) 欧州委員会改正規定案

第 20 条 困難な状況にある船舶の避難場所への収容

2. 困難な状況にある船舶の避難場所への収容に関しては、事前の状況評価及び加盟国によって指定される独立した権限ある当局(independent competent authority)の判断に従うものとする。

3) 改正船舶通航監視指令規定

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(to take independent decisions)、必要な専門性及び権限を有する一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。

従来規定では、船舶の避難場所への収容の判断については「権限ある当局」(competent authority)の許可に従うことのみを規定し、当局の性格については規定せず、各加盟国の判断によることとしていた。これに対し欧州委員会提案では、「独立した権限ある当局」(independent competent authority)を各加盟国内に設置することを義務づけ、船舶の避難場所への収容については英国SOSREP 制度をモデルとして政治的影響力から独立した当局がこれを判断することを提案した。しかしながら、共同決定手続において閣僚理事会は、「加盟国内の行政及び組織を十分に考慮しつつ、加盟国自身が柔軟にこれを組織する」ことを主張し<sup>18)</sup>、調停委員会の採択規定においては、「権限ある当局」(competent authority)の組織的性格、即ち独立性については特に言及することをせず、その代わりに決定の性格を独立したものとすべく、「独立した決定を行う」(take independent decisions)旨、規定することとした。欧州委員会は権限ある当局の独立性を求め、欧州議会が支持したのに対し、加盟国の利益を代表する場としての閣僚理事会は権限ある当局の独立性の有無等の性格については、指令により各国にその導入を強制するのではなく、各加盟国の行政及び組織に応じてこれを設置・運用することを求め、採択規定では「独立した決定を行う」こととしている。この点について欧州議会は、「加盟国に対しその国内体制について完全に放棄することを求めているが、権限ある当局については、可能な限り災害を防止又は最小化するための最善の行動に関し、独立して決定することができるよう、必要とされる独立した(海事)経験を有することを求めた」として、採択規定に対する見解を提示している<sup>19)</sup>。

- ④ 共同決定手続の過程において、欧州議会が追加提案を行った要支援船舶を受け入れる港湾に対し一定の場合に加盟国自身が発生費用及び経済的損失を補償する制度(前記(3)②))について、欧州議会提案及び調停委員会採択規定の要旨を比較すると次のとおりである。

1) 欧州議会追加提案

第 20 条 j 金銭的保障及び補償

3. 加盟国は、船舶の避難場所への収容判断の結果として港湾に生じた費用及び潜在的な経済的損失について、これら費用又は経済的損失が本指令及び現行の金銭的補償制度に従い、船舶所有者又は運航者によって合理的時間内に補償がなされない場合には、その補償を確保しなければならない。

2) 改正船舶通航監視指令規定

第20条d 欧州委員会による調査

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

欧州議会は、共同決定手続の過程において、例外的とはしつつも、船舶を避難場所へ収容することによって港湾に生じた費用及び経済的損失について、これらが現行の基金や条約によって補填されない可能性があることを示唆し、避難場所を提供する港湾に対する誘因策として、加盟国による港湾に対する補償制度の確立を求めたものと考えられる。しかしながらこの制度は、調停委員会での採択文書では反映されず、欧州委員会に対し、加盟国内の補償制度を調査し、2011 年末までに報告することを求める旨、改正指令に規定している。

### 第 3 章 IMO 審議を通じた避難場所に関する国際規準

避難場所への対応としては、国際レベルにおいては、IMO で議論が進められ、第 23 回 IMO 総会(2003 年 12 月)において IMO ガイドライン、及び、この IMO ガイドラインに合わせて避難場所への収容に際しての

沿岸国の通報先等について規定するガイドライン「海事支援業務」(Maritime Assistance Service(MAS): Resolution A.950(23))(以下、「MAS ガイドライン」という)採択した<sup>20)</sup>。これら2つのガイドライン採択の後も、避難場所に関連する審議が行われてきた。一つは、第83回海上安全委員会(2007年10月)で採択された「緊急時の船舶のコントロールに関するガイドライン」(Guidelines on the control of ships in an emergency: MSC.1/Circular 1251、19 October 2007)(以下、「船舶コントロールガイドライン」という)に関する審議である。もう一つは、避難場所に関する新条約策定等の是非を含む万国海法会提案に対する法律委員会での審議である。これらIMOでの審議を通じ、現時点での避難場所に関する国際規準のレベル及び方向性について検討を行うことが可能であると考えられる。以下、IMOでの審議状況等について記述する。

#### (1) 避難場所に関するガイドライン

タンカーERIKA号事故(1999年12月に発生)、タンカーCASTOR号事案(2000年12月に発生)等を踏まえ、避難場所に関する検討を行う必要性が高まり、IMOにおいては、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、避難場所に関するガイドラインとして第23回IMO総会(2003年12月開催)において、IMOガイドライン及びMASガイドラインを採択した。

##### ① IMOガイドライン

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<sup>21)</sup>、条約のように強制力を有しないものの、避難場所の運用に係る国際的な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ガイドラインに付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<sup>22)</sup>、任意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を惹起する可能性があることから、関係国は条約化を時期尚早とし消極的な見解を示し、あくまでも任意的指針とすることが避難場所の国際的枠組みとしての限界であったものと考えられる。IMOガイドラインでは、避難場所についてその特徴及び運用指針について次のとおり規定している(各項の文末数字はIMOガイドラインの項目番号)。

- 1) 船舶が事故に遭遇した際、進行する状況から損害又は汚染を防止する最善の方策は、その積荷及び積載油を軽減し、損傷を補修することであろう。このような運用は避難場所において実施するのが最適である(1.3)。
  - 2) しかしながら、沿岸域付近に事故に遭遇したような船舶を収容することは、沿岸国に対し、経済及び環境の観点から危険を及ぼすこととなり、地方当局及び住民はこの運用に対し強力的に反対する可能性がある(1.4)。
  - 3) 避難場所の利用に当たっては、政治的決断に直面する可能性がある(1.10)。
  - 4) 沿岸国は、船舶の避難場所への収容の承認が要請された場合にはこれを認める義務は生じないが、公平な見地ですべての要因及びリスクを評価し、合理的に可能と判断される場合には避難場所を与えるべきである(3.12)。
- ② MAS ガイドライン

IMO ガイドラインでは、その定義規定(項目番号: 1.20)において、「海事支援業務(MAS: Maritime Assistance Service)とは、総会決議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当

局間の連絡窓口としての責任を有する業務を意味する」旨規定している。この海事支援業務については MAS ガイドラインを採択し、関係国に対し本業務を行う機関を設置することを勧告し<sup>23)</sup>、船舶から受信する情報の提供先、上部指揮機関を明確化することを求めると共に、その業務を担う機関の詳細について IMO に報告することを要請している。

海事支援業務を実施する機関は、新規であることは求めている。各国政府の裁量事項であるものの、その機能は、救助調整本部(MRCC: Maritime Rescue Coordination Center)<sup>24)</sup>、港長(harbour master)、沿岸警備隊運用センター等に担当させることも可能としている。海事支援業務は連絡窓口としての機能であることから、その機関の設置については、政府機関の再編、行政上の責任・義務を課するものではない。

## (2) 船舶コントロールガイドライン

第 83 回 IMO 海上安全委員会(2007 年 10 月 3 日～12 日)は、海上緊急事案に対応する加盟国政府、船主、会社、救助業者、その他の関係者に対し、作業を行うに当たり従うことが期待される権限の枠組みを提供することを目的として、緊急時の船舶のコントロールに関するガイドラインを採択した<sup>25)</sup>。この船舶コントロールガイドラインは、強制的な性格を有するものではないものの、海上における搜索及び救助に関する国際条約(1979 年)に規定する搜索救助の段階が終了し、又は、船舶が搜索救助機関の活動を必要とせず、それでも未だ支援を要する状態にある場合には、様々な関係者の役割と責任は明確になっていないとの前提(項目番号：4.2)の下で、緊急時における指揮(command)と監督(control)の関係、関係機関の責任が明確であることを求めている。また、沿岸国が自国領海、または、公海上において緊急状態にある船舶に対し介入権限を行使する場合には、沿岸国及び船長の権限の明確化を図るべきとしている。

## (3) 万国海法会提案に対する審議

前記(1)の IMO ガイドラインでは、その前文中第 4 項目において

「IMO 総会は、法律委員会に対し、優先事項として、本ガイドラインについて法律委員会の観点から検討し、適当な行動をとることを要請する。これには、沿岸国の費用負担、補償問題を担保する金銭的保障を含む」旨規定する。また、本文中第 1.17 項目において「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の決定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言及するものではない」旨規定し、避難場所への船舶収容、あるいは、船舶収容の拒否に伴う責任・補償問題については、別途、法律委員会を中心に審議することを求めている。これら規定に関連し、井口は次のように記し<sup>26)</sup>、国際的な海事法の研究団体である万国海法会(CMI: Comite Maritime International)において避難場所に係る条約化の是非を含む責任・補償問題について検討・審議を行い、IMO 法律委員会に対し提案を行っている旨、紹介している。

IMO 法律委員会は、万国海法会(CMI)に「避難場所の提供に関する責任と補償の問題」について検討を依頼し、CMI はこの問題を検討する作業部会を設けて、バンクーバー国際会議(2004 年)において、この問題に関する新たな国際条約が必要であるか、否か、を含めて議論を行った。しかしながら、必要性について賛否、意見が分かれて結論を得ることができなかった。IMO 法律委員会は、この結果報告を CMI から受けて、審議の結果、「当面、新たな条約の策定は不要である」という結論に達し、この問題については一応の決着をみた(2005 年)。

#### ① 第 90 回 IMO 法律委員会審議

井口の記す 2005 年の IMO の審議とは、第 90 回 IMO 法律委員会(2005 年 4 月 18～29 日)での避難場所に関する審議を指す。同委員会に対する CMI の提案、及び、これに係る審議の概要は以下のとおりである。

##### 1) CMI 提案趣旨

第 90 回 IMO 法律委員会に対する CMI 提案文書によれば、CMI 提案の趣旨は次のとおりである<sup>27)</sup>。

CMI は現行の国際的な枠組みでは、避難場所に係る問題に対して的確に対応することは困難と確信する。多くの現行条約では汚染損害の可能性が存在する場合には、国に対して合理的に行動することを求めているものの(例として、油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する国際条約(1969年))、これらは船舶の避難場所への収容の要請を行い、又は、このような要請を受ける場合に関係する船舶所有者、国、その他の関係者に関連する義務等について明確なガイドラインを定めず、また、国に対して困難な状況にある船舶の避難場所への入域を認めることについて十分に促進するものではないと認識している。このため、CMI は法律委員会に対し、新たな国際文書の策定に係る作業を行うことの是非について判断を求める。

## 2) CMI 提案に対する法律委員会審議

法律委員会において CMI 提案に対する審議を行った。結論としては、避難場所に関する条約案を策定する必要性はなく、現行の責任・補償関係条約の発効、実施を優先すべきである旨結論づけている。議事概要は次のとおり<sup>28)</sup>。

(a) この CMI の提案に対し、いくつかの代表団は支持の見解を表明した。しかしながらほとんどの代表団は、汚染損害に対する現行の責任・補償体制は適切に機能しており、また、すべての条約が発効している訳ではなく、この結果として体制に差異が生じているとしても、この差異を埋める方法は新条約の策定、又は、現行条約を改正することではなく、これら条約に署名し、発効させることであるとして、新たな条約の必要性は認めていない。

(b) 現時点で新条約に係る作業を開始するのは時期尚早かつ逆効果でもあり、法律委員会はすべての現行の責任・補償に関係する条約が発効した時に、避難場所に関する条約の必要性の有無について判断を行う立場にある。

- (c) 避難場所の問題は重要であることは間違いないことであり、法律委員会は再検討を継続する必要があることについては留意する。現時点においては、避難場所に関する条約案を策定する必要性はないことについて合意する。より重要なことは、すべての現行の責任・補償条約の実行である。条約の必要性に有無についてより熟考した判断は、これら現行条約の実行を通じて得られる経験に基づき行うのが最善である。

③ 第 95 回 IMO 法律委員会審議

その後も CMI は、新条約(又はガイドライン)の案文について検討を行い、CMI アテネ国際会議(2008 年 10 月 12～17 日)の審議を経て、「避難場所に関する文書(案)」を第 95 回 IMO 法律委員会(2009 年 3 月 30 日～4 月 3 日)に提案した。同委員会に対する CMI の提案、及び、これに係る審議の概要は以下のとおりである。

1) CMI 提案<sup>29)</sup>

CMI が IMO 法律委員会に提案した「避難場所に関する文書(案)」の主要事項は次のとおりである<sup>30)</sup>。

- (a) 現行の国際条約では要支援船舶が避難場所を求め、これが拒否され、又は、受け入れられ、発生する損害から生じる法的責任に対する総合的な枠組みを確立していない(序文 3)。
- (b) 要支援船舶の避難場所への入域を認め、又は、拒否することについて、法的義務の枠組みの確立を図る文書が必要である(序文 6)。
- (c) 権限ある当局(competent authority)とは、要支援船舶が避難場所への入域を許可又は拒否する権限を有する者又は機関を言う(第 1 条(d))。
- (d) 本文書は、要支援船舶が避難場所を求めている状況を効果的に管理するための法的枠組みを確立し、避難場所への入域の承認又は拒否に関する責任及び義務を明らかにすることを目的とする(第 2 条)。
- (e) 避難場所への入域を承認する法的義務として、第 3 条



(b)<sup>31)</sup>が適用される場合を除き、権限ある当局は要支援船舶が避難場所への入域を要求する場合には、これを認めなければならない(any competent authority shall permit access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested) (第3条)。

(f) 本文書の規定に従い、権限ある当局が合理的判断に基づき、要支援船舶の避難場所への入域を認め、船舶、積荷又はその他の第三者若しくはその財産に損害が生じた場合には、権限ある当局は入域許可に係る決定から生じる責任を負わない(第4条)。

(g) 権限ある当局において要支援船舶の避難場所への入域を拒否し、他国、船舶所有者、救助業者、荷主又は他の関係者がこの拒否を原因として損失又は損害(救助業者に関しては、当該拒否の結果、救助作業を完遂できなかった場合を含む)が生じたことを証明する場合、当該権限ある当局は他国、船舶所有者、救助業者、荷主又は他の関係者に対し、生じた損害について補償する責任を負う。ただし、当該権限ある当局において、入域拒否が第3条(b)に基づき、合理的に判断したことを証明可能な場合はこの限りではない(第5条)。

(h) 国は、海事関係者に対して、要支援船舶の大きさ及び条件に適合する避難場所への入域承認の要請の宛名となる権限ある当局の指定を行うとともに、権限ある当局を特定し、連絡先を提供するために、すべての実行可能な手段(国及び機関の機能を含む)を講じなければならない(第9条)。

## 2) CMI 提案に対する法律委員会審議

法律委員会は、CMIの「避難場所に関する文書(案)」提案(前記1))について審議を行った。結論としてこの第95回IMO法律委員会は、第90回法律委員会と同様、再度、現時点では避難場所に関する強制的文書の策定は行わないことを決定している。審議の概要は次のとおりである<sup>32)</sup>。

- (a) 国際港湾協会(IAPH)は、避難場所の問題は非常に重要であり、次の事故が発生する前に、重要事項として本問題に対応することが法律委員会の義務である旨強調した。しかしながら、他の代表団は、CMI が作成した条約案の精緻性及び法律委員会に対する一般的な貢献について謝意を提示しながらも、現時点では新たな条約策定の必要性は認めていない。また、現行の汚染損害に係る責任及び補償条約を構成する国際体制により、IMO ガイドライン及び他の地域協定と相まって総合的な法的枠組みを構築していることを認めている。
- (b) 法律委員会は、避難場所の問題は重要であることは間違いないことであり、再検討は継続する必要があるものの、新たな条約文書の準備を開始する代わりに、現行の条約の実行を促進することが重要であると認識している。船骸撤去条約を含むすべての条約が発効し、これらの有効性に係る評価が行われた後、存在する可能性のある差異について検討することがより有効である。IMO で採択した責任条約(バンカー条約、CLC 条約<sup>33)</sup>、HNS 条約及び船骸撤去条約)がこれらの状況に適用可能である。
- (c) いくつかの代表団は、避難場所に関連する特定かつ詳細なルール、特に強制的規定を策定することに対して消極的であり、このような文書は国の主権に干渉し、国連海洋法条約と相容れないだけでなく、ケースバーケースで事故に対応する沿岸国の権限に不当に介入する可能性を示唆している。
- (d) 法律委員会は、文書(案)を検討・策定した CMI の努力に対して改めて謝意を示したものの、現時点では避難場所に関する強制的文書の策定は行わないことを決定した。

(4) 避難場所に関する国際規準

避難場所に関する IMO ガイドライン、MSA ガイドライン及び船舶コントロールガイドライン並びに CMI 提案に対する第 90 回 IMO 法律委員会及び第 95 回 IMO 法律委員会に係る審議等を通じ、現時点に

における避難場所に関する国際基準のレベル、方向性として次のように整理する。

#### ① 避難場所に係る国際的文書

現在、避難場所に関連する国際的文書としては、これまで掲げてきた、IMO ガイドライン、MAS ガイドライン、船舶コントロールガイドラインが該当する。

これら国際的文書については、2001 年 5 月以降に行われた IMO ガイドライン、MAS ガイドラインに関する審議の段階で、策定する文書については強制的性格を有する条約ではなく、「ガイドライン」としたことから任意的性格を有するものである。IMO ガイドライン及び MAS ガイドラインの審議途上で、第 77 回海上安全委員会(2005 年 5 月 28 日～6 月 6 日)の審議においては、国際海上保険連合(IUMI)は避難場所に関し、条約化を求める意見を提出した<sup>34)</sup>が、賛同を得ることができず、当初方針通り、強制力を伴わないガイドラインとしての採択することを確認した。さらに、IMO ガイドラインについては、強制的性格を有するべきとの意見に対しては、あくまでもガイドラインはガイドラインゆえに任意的な性格であることを確認している<sup>35)</sup>。このため、関係国はこれら国際的文書に従って避難場所に係る運用を行うことが求められるものの、各文書の規定事項に拘束されることはないとした。

#### ② 避難場所に関する条約

避難場所について特化する条約の策定の是非については、これまでの IMO の審議では消極的姿勢を維持しており、国際的文書としては前記①のように任意的性格を有するガイドラインに留まり、国際レベルでは条約策定の必要性を認めていない。

この姿勢は、2003 年 12 月の IMO 第 23 回総会での IMO ガイドライン及び MAS ガイドラインの採択以降も同様である。万国海法会(CMI)による第 90 回法律委員会(2005 年 4 月 18～29 日)、第 95 回法律委員会(2009 年 3 月 30 日～4 月 3 日)に対する避難場所に関する国際文書策定の提案について、IMO で採択した未発効条約の発

効も含め現行条約の実行を優先することとし、これら実行を通じて蓄積される経験を通じ問題点を整理したうえで改めて条約の必要性について審議を行うとする方向性を示している。

さらに、第 83 回海上安全委員会(2007 年 10 月 3 日～12 日)で採択した緊急時の船舶のコントロールに関する文書の性格もガイドラインであり、国際レベルで避難場所について強制的性格を有する文書として条約を策定する動きは認められない。

### ③ 要支援船舶の収容原則

要支援船舶が避難場所への入域を求める状況において、沿岸国がその船舶を収容することを強制化、または、これを原則とする方針は IMO の審議過程では確立していない。この点については前記②の条約策定の是非に係る審議とも関連するが、IMO ガイドラインでは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 ガイドラインに付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すに留まっている。

IMO ガイドライン及び MAS ガイドラインの両案の審議を行った IMO 航行安全小委員会(NAV)の下に設置された作業部会における雰囲気は、要支援船舶に避難場所への入域に対する権利を認めるか、また、沿岸国に収容の義務を課するかについては、各国代表団等においてそれぞれの思惑が存在していた。同作業部会議長においては、船舶側及び沿岸国側の入域・収容に対する権利義務という観点ではなく、本ガイドラインは、これに沿って沿岸国当局等が船体及び積荷の状態、保険等の付保状況、最寄りの避難場所の候補水域の気象・海象状況及び地理的、設備的情報を入手し、入域の是非について判断する指標として利用すれば、ガイドラインは IMO という国際機関の場で審議・採択された文書であることを前提に、沿岸国当局等の検討結果が船舶の入域承認、あるいは、収容拒否であったとしても、一応、意思決定プロセス及びその結果の合理性が推定されるものとなるとの前提を有し、文書案の策定作業を進めている<sup>36)</sup>。

CMI の第 95 回法律委員会に対する提案でも、例外的状況にある場合を除き、権限ある当局は要支援船舶が要求する場合には、避難場所への入域を認めなければならない旨規定し、要支援船舶の避難場所への入域を承認する法的義務を提案するものの、同委員会での支持を得ていない。要支援船舶の避難場所への収容については強制化、または、原則とすべきではなく、事案に応じ関係国等が収容の是非について判断することを確認している。

#### ④ 要支援船舶の収容判断に係る意思決定過程

要支援船舶から避難場所への入域に係る要請がなされた場合、一般的には沿岸国における海事関係当局においてその収容の是非を判断することになる。この判断権者の詳細については、避難場所に関する国際的文書としてのIMOガイドラインでは何らの規定を設けていない。MASガイドラインにおいても、要支援船舶が避難場所を要請する場合の連絡窓口としての海事支援業務を行う機関の設置を勧告するものの、避難場所収容の是非を判断する機関に関連する事項は規定しない。また、船舶コントロールガイドラインにおいては、要支援船舶が避難場所への入域を要請する場合を含め、海上における緊急事案の場合には、指揮及び監督の一連の関係並びに各関係機関の責務について明確化することを求めるものの<sup>37)</sup>、避難場所に収容に係る判断権者について言及するものではない<sup>38)</sup>。

CMI の第 95 回法律委員会に対する提案でも権限ある当局 (competent authority) を定義し、各国内においてその特定を求めているものの、その当局の詳細については何ら規定しておらず、また、CMI の提案文書全体について同委員会の支持を得ることはできなかったため、権限ある当局の特定の是非、その性格等についてIMO のレベルで確認されたものは存在しない。

このため、避難場所収容の是非に係る判断権者については、国際規準としてその性格を見出すには至っておらず、あくまでも関係国の国内体制に応じ、適宜、判断当局を指定、または、設置等を行うこととなり、各国の裁量に委ねられている状況にある。

⑤ 避難場所に関連して発生する損害に対する補償制度、

要支援船舶に避難場所を提供、又は、拒否した場合に発生する損害に対する補償責任について特別に規定する国際文書は存在しない。この点について、前記(3)冒頭のとおり IMO ガイドラインではこれを規定せず、IMO 総会は法律委員会において検討することを求め、同委員会は CMI に対し「避難場所の提供に関する責任と補償の問題」に係る検討を行うよう求めている。CMI による第 90 回及び第 95 回 IMO 法律委員会に対する提案に対し、同委員会は汚染損害に対する現行の責任・補償体制は適切に機能しており、また、すべての条約が発効している訳ではなく、この結果として体制に差異が生じているとしても、この差異を埋める方法は新条約の策定、又は、現行条約を改正することではなく、これら条約に署名し、発効させることであるとして、新たな条約の必要性は認めず、また、現行の汚染損害に係る責任及び補償条約を構成する国際体制により、IMO ガイドライン及び他の地域協定と相まって総合的な法的枠組みを構築しているとの立場をとっている。

従って、IMO で採択された現行の責任及び補償について規定するバンカー条約、CLC 条約、HNS 条約及び船骸撤去条約等について未発効条約の発効を含め、条約の実行を通じて蓄積される経験を踏まえ、実際に発生する損害、責任に対する差異があればこれに対応するための新条約策定又は現行条約の改訂等を図ることとなる。

#### 第 4 章 改正船舶通航監視指令評価

前章では避難場所に関する IMO ガイドライン、MSA ガイドライン及び船舶コントロールガイドライン並びに CMI 提案に対する第 90 回 IMO 法律委員会及び第 95 回 IMO 法律委員会に係る審議等を踏まえ、避難場所に関する国際規準の整理を試みた。本章においては、改正船舶通航監視指令の避難場所に関する規定(第 2 章参照)について、これら国際基準の観点も含めた評価を行うことにより、新たに欧州連合において採択、確認した避難場所の規定について検討を行うこととする。

## (1) 避難場所に係る文書形式及びその性格

前章(4)①及び②において IMO で採択した避難場所に係る現行の国際文書はガイドラインであり、このため強制的性格を有さず、あくまでも任意に各国が従うべき方向性を提示していることを確認した。また、避難場所について特別に規定する条約の策定については、IMO の審議においては消極的であり、その必要性を認める段階にはない。

一方、欧州連合で採択した船舶通航監視指令は「指令」ゆえに、各加盟国において指令の内容を実施するための形式及び手段については任されるものの、達成すべき結果についてはすべての加盟国に対し拘束的性格を有している。これについては、欧州委員会は、船舶通航監視指令(案)及び同改正(案)において補完性原理<sup>39)</sup>に関連し、次のとおり言及している。

1) 従来の船舶通航監視指令提案文書<sup>40)</sup>

- (a) 共同体において海上交通のための監視、管理及び情報システムを構築することにより、海上における事故及び汚染を防止し、また、地域共同体における経済、環境及び健康に対する影響を最小化することに資するであろう。
- (b) 海上事故が発生した際、避難港(port of refuge)が利用できないとすれば、重大な結果を招く可能性がある。
- (c) 補完性原理の観点からすれば、指令に規定する要件及び手続について加盟国による強制的・統一的適用の枠組みを構築するものであり、指令を以て規定することが適切な法形式である。なお、指令の性格として、加盟国においてその国内体制に最も適する実施形式を選択することが可能である。

2) 船舶通航監視指令改正に係る提案文書<sup>41)</sup>

- (a) 本提案の目的は、以下の理由により加盟国による行動では充足されない。
  - ・ 提案された行動は、船舶の積荷の性質又は避難場所の運用に関する情報交換の緊密な連携を必要とする体制により、共同体の船舶通航監視の強化を図るものである。

- ・ 異なる方法で避難場所の計画の実施を続けることにより、海上における人命の安全又は環境保護に対する障害となる。  
うる。
- (b) 避難場所の計画の実施は欧州連合内の海上安全に関するレベルを向上に大きく寄与するものであり、共同体行動によって最も適切に達成可能である。
- (c) 本提案は、調和した方法で実行することを保障することを目的として、現行の共同体の措置を補完するものであり、補完性原理は維持される。
- (d) 本提案は、現行指令を改正するものであり、他の法形式では不適當である。

欧州水域における避難場所への要支援船舶の収容に関する規定についてはその従来提案及び改正提案に対しそれぞれ採択規定は修正が施されたものの、文書形式は各加盟国独自の行動によるものではなく、共同体全体で調和した統一的行動を確保する必要性があるとし、強制的性格を有する法形式(規則又は指令)のうち指令を以て規定することを求め<sup>42)</sup>、これに従って採択されている。

このため文書の形式の観点からすれば、欧州連合においては、指令として導入していることから、条約策定に消極的であって国際文書としては任意的性格を有するガイドラインの採択に留まる IMO を中心とする国際的認識よりも先進性を以て避難場所の運用に当たる姿勢を提示していると考えることができる。

## (2) 要支援船舶の収容原則

前章(4)③において要支援船舶の避難場所への収容については、国際規準としてはこれを導入するに至っていないことを確認した。IMO ガイドラインについてはこれに付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へ収容すべきとの方向性を示し、また、万国海法会(CMI)の第 95 回 IMO 法律委員会への提案に対する審議においても要支援船舶の避難場所への収容については強制化、または、原則とすべきではなく、事案に応じて関係国



等が判断するとの結論から窺えるものである。

欧州連合の船舶通航監視指令審議において、欧州委員会は要支援船舶の避難場所への収容原則を含む提案を行い、欧州議会がこれを支持したものの、最終的には本原則を改正指令に規定するには至らなかった。欧州委員会は要支援船舶の避難場所へ収容については、事案に応じた加盟国の単独の判断によりその収容の是非を判断することでは、共同体の環境を保護するという目的を達成できず、収容原則を確立することにより共同体として統一的に行動する必要性を主張している。これに対し、採択規定では、欧州共同体としての統一した収容原則の確立には至らず、これは「可能な限り加盟国の決定の余地を残す」<sup>43)</sup>という行動の要件が重視されたものと考えられる。

このため、要支援船舶の避難場所への収容原則については、欧州委員会提案及びこれを支持する欧州議会の見解においては収容原則の設定に消極的である国際規準に対し先進性を示したものの、採択された改正指令の規定においては国際規準の方向性と同様であると判断することが可能である。

### (3) 要支援船舶の収容判断に係る意思決定過程

前章(4)④において要支援船舶の避難場所への収容判断に係る意思決定過程については、国際規準としてはこれを規定するに至っていないことを確認した。IMOで採択した各種ガイドラインにおいては、避難場所を要請する場合の連絡窓口の設定を求めるものの、要支援船舶の収容の是非について判断する者について規定を設けておらず、これは各国の判断に委ねられている。万国海法会(CMI)の提案に対するIMO法律委員会審議でも収容判断権者について確認には至っていない。

欧州連合の船舶通航監視指令の従来規定では要支援船舶の避難場所への収容判断について、「権限ある当局」(competent authority)としている。これに対し、欧州委員会の改正提案では英国 SOSREP 制度に倣い「『独立した』権限ある当局」(independent competent authority)とするよう求め、欧州議会がこれを支持したものの、調停

手続きを経た採択規定では従来規定と同様、収容是非の判断権者については「権限ある当局」(competent authority)とし、「決定」に着目して「独立した決定を行う」(take independent decisions)旨の規定が設けられた。

このため、政治的影響力等からの独立性の有無に係る判断権者の性格については、IMO での審議においても確認されたものではなく各国の裁量によることになるが、欧州連合で確認した「権限ある当局」についても判断権者の主体について明確化を図ったことは認められるものの、独立性の有無等に係る性格について改正規定審議で確立するに至らなかったことから、実質的には国際規準と同様であると考えられる。

改正指令において決定自体の性格を「独立した決定」としている点については、国際規準には見られない性格であるため、一見、欧州連合加盟国による判断が先進性を有するようにも窺われるが、判断権者の独立性が確保されていない状況において、決定の「独立性」の意義を見出すことは困難と考える。今後の欧州水域における「権限ある当局」による「独立した決定」の事例を踏まえ、検討を行う必要がある。

#### (4) 避難場所に関連して発生する損害に対する補償制度

前章(4)⑤において要支援船舶の避難場所への収容又は拒否に関連して発生する損害の補償について特別の国際文書は存在しないことを確認した。第95回IMO法律委員会に対するCMIによる提案では、損害の補償について、「避難場所への入域が合理的に許可された場合の権限ある当局の責任の免除」(第5条)、「避難場所の提供の拒否が合理的でなかった場合の権限ある当局による他の国、第三者、船主又は救助業者への賠償責任」(第6条)等の策定を求めていたものの、国際文書の策定について支持を得るに至っていない。また、法律委員会では、責任及び補償については現行条約の実行並びに未発効条約の発効及び実行を優先し、これらを踏まえ差異を検討すべきとの立場であり、現時点で新規国際文書を策定することには消極的である。

欧州連合の船舶通航監視指令改正案の審議では、欧州議会は「金銭

的保障及び補償」を追加することを提案した(第2章(3)②)。これは避難場所として船体を収容する可能性の高い港湾について、船体受け入れの誘因策の一つとして提案したものと考えられる。この提案については、調停委員会を経た改正規定では導入されず、第20条dとして「(権限ある当局が独立した判断を行うことにより船体を避難場所に収容した結果として)港湾又は団体に生じる可能性のある経済的損失に関する加盟国内の調査を行う」こととしている(第2章(4)④)。

欧州連合として責任及び補償について特別の規定を設けない点については国際規準と同様である。一方、改正指令第20条dによる各加盟国の経済的損失を補償する制度を調査する方向性を提示した面については、港湾等における船体受け入れの誘因策を検討する可能性を残すものであり、責任及び補償制度について特別の規定を見出すことに消極的な国際規準に対して、わずかではあっても欧州連合としての先進性を認めることができる。

## 第5章 おわりに

本稿では、欧州連合における船舶通航監視指令中の避難場所に関する規定について、本年(2009年)4月23日に採択された改正規定について整理を行い、この改正規定とIMO審議を中心として整理を行った避難場所に係る国際的規準との比較を通じ、その評価を試みた。欧州委員会が提案し欧州議会が支持した「要支援船舶の収容原則」の設定及び避難場所への収容の是非を判断する「『独立した』権限ある当局」の確立については、改正指令に導入されるに至らなかったために、欧州連合の方向性と国際基準との間に顕著な差異は認められず、実質的に国際規準と同レベルにあることを確認した。避難場所に係る文書形式及びその性格については、欧州連合では指令を以て規定していることから加盟国に強制的に規定内容を導入することを求め、この点からは任意的性格としてガイドラインに留まる国際規準よりも先進性を見出すことが可能である。また、避難場所に関連して発生する損害に対する特別の補償制度については、欧州連合においても国際規準と同様、特別な制度を確立して

いない状況の中、各加盟国の制度調査を進めるという点では国際規準に対し一歩進んだ姿勢を認めることができる。

今回の改正指令の評価は、あくまでも静的なものである。タンカー等に関連する事故・事案が発生し、避難場所の収容が求められる場合には、事故・事案対応の観点から再度動的な評価が求められることとなろう。本稿は要支援船舶の避難場所への収容を巡る評価の一里塚に過ぎないと確信するものであり、今後とも本課題について注視を継続して行きたいと考える。

---

【注】

1) 山地哲也, 2009, 「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。

2) Available at

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF> (2009.10.27)

3) 井口俊明, 2006, 「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), 7。

4) 避難場所への収容の対象となる船舶について、英語原文と筆者試訳は、a ship in distress: 「困難な状況にある船舶」、a ship in need of assistance: 「要支援船舶」とする。なお、英語原文を訳すことなく、本文中に避難場所への収容の対象となる船舶を記述する場合、原則、「要支援船舶」と表記する。

5) 「船舶の避難場所に関するガイドライン」のほか、避難場所への収容に際しての沿岸国の通報先等について規定するガイドライン「海事支援業務」(Maritime Assistance Service(MAS): Resolution A.950(23))を採択した。

6) 前掲 1)山地 2009, 64-65。

7) 前掲 1)山地 2009, 65-66。

8) COM(2005)589final.

Available at

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0589:FIN:EN:PDF> (2009.1.5)

9) なお、従来規定第 20 条に対する改正案のほか、第 20 条 a(困難な状況にある船舶の収容に関する計画)、第 20 条 b(金銭的保障)を新たに追加提案している。

10) 前掲 1)山地 2009, 66-67。

11) 前掲 1)山地 2009, 67-68。

12) Available at:

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_print.cfm?CL=en&DossierID=193761](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_print.cfm?CL=en&DossierID=193761) (2009.10.27)

13) 前掲 1)山地 2009, 69-75。

14) 欧州議会第二読会結果(EUROPEAN PARLIAMENT, P6-TA(2008)0443(24. 9. 2008 )), 34。

Available at:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P6-TA-2008-0443+0+DOC+WORD+V0//EN> (2009.10.27)

- 15) 前掲 14) 欧州議会第二読会結果, 9.
- 16) International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 ; International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 ; The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 をいう。
- 17) Official Journal of the European Union (28.5.2009), L 131, 101-113.
- 18) 前掲 1) 山地 2009, 73.
- 19) 欧州議会報告書, A6-0100/2009, (25. 2. 2009), 8-9.  
Available at:  
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REP+ORT+A6-2009-0100+0+DOC+PDF+V0//EN> (2009.9.14)
- 20) これら 2 つのガイドライン採択の経緯等については、山地哲也, 2006, 「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, 144-148.
- 21) 一例として, E. Van Hooydonk, 2003, The Obligation to Offer a Place of Refuge to A Ship in Distress, *CMI Yearbook 2003*, 403-445.
- 22) 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。
- 23) 海事支援業務を実施する部署の設置については、MAS ガイドラインの附属書 2 でその基準、方向性を提示している。
- 24) 「1979 年の海上における捜索及び救助に関する国際条約」では、「救助調整本部」について、「捜索救助区域内における捜索救助業務の効率的な組織化を促進する責任及び捜索救助区域内における捜索救助活動の実施を調整する責任を有する単位」として定義(同条約附属書 1.3.5)
- 25) 「船舶コントロールガイドライン」の採択経緯等については、井口俊明, 2008, 「避難地(Place of Refuge)の問題」『海法会誌』勁草書房, 復刊第 52 号(通巻第 81 号), 41.
- 26) 前掲 25) 井口 2008, 37-38.
- 27) 第 90 回 IMO 法律委員会に対する CMI 提案文書(LEG90/8, 11 February 2005) から要約引用。
- 28) 第 90 回 IMO 法律委員会報告書(LEG90/15, 9 May 2005), 47-49.
- 29) 第 95 回 IMO 法律委員会に対する CMI 提案文書(LEG95/9, 23 January 2009)。
- 30) 本文書案の仮訳は、前掲 25) 井口 2008, 62-68 を参考とした。
- 31) CMI は例外的事項として第 3 条(b)で 3 つのオプションを提示している。オプション 1 は次のとおり。  
第 3 条(b) 権限ある当局は、評価を実施した結果、当該船舶の状況が、避難場所の提供を許可した場合、船体又は積荷がこれを許可した場合より大きな危険をもたらす蓋然性があることが合理的な理由に基づいて確認された場合、入域を拒否することができる。
- オプション 2、3 の仮訳については、前掲 25) 井口 2008, 64-65 を参照。
- 32) 第 95 回 IMO 法律委員会報告書(LEG95/10, 22 April 2009), 24-25.
- 33) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage をいう。
- 34) 前掲 22) 国際海上保険連合(IUMI)提出文書(MSC77/8/2)に対する審議参照。
- 35) 前掲 20) 山地 2006, 146.

36) 前掲 20 山地 2006, 156 一部修正引用。

37) 緊急時の船舶のコントロールに関するガイドライン(IMO MSC.1/Circular 1251)1.1において次のとおり規定する。

It is recognized that, in an emergency, the lines of command and control must be clear and the responsibilities of each of the parties involved must be unambiguous.

38) なお、IMO での緊急時の船舶のコントロールに関するガイドラインの審議過程において、英国から閣僚権限代行権者(SOSREP: Secretary of State's Representative for Maritime salvage and Intervention)の概要について紹介が行われた。第 53 回航行安全小委員会報告書(NAV53/22, 14 August 2007)34 参照。

39) 補完性原理(principle of subsidiarity)とは、「EU の排他的権限として定められている共通市場や共通農業政策などの分野以外に関して、EU の関与をできるだけ少なくして住民に近いところで意思決定が行われようとする。マーストリヒト条約によって一般原則として導入された」ものである(高橋等, 2006, 『拡大 EU 辞典』小学館, 235)。現行の欧州共同体設立条約第 5 条に本原理に関する規定を置き、「アムステルダム条約に対する補完性原理及び比例原理適用に関する議定書」(Protocol on The Application of The Principle of subsidiarity and proportionality)にガイドラインを設けている。なお、補完性原理については、和達容子, 1997, 「欧州連合における補完性原理」『法学政治学論究』慶応義塾大学大学院法学研究科内法学政治学論究刊行会, 第 37 号等を参照。

40) COM(2000)802final 25-28.

Available at:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2000:0802:FIN:EN:PDF> (2009.9.18)

41) COM(2005)589final 7-8.

Available at:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0589:FIN:EN:PDF> (2009.9.18)

42) 「規則」又は「指令」の選択については手段均衡原則( the principle of proportionality)を考慮する。前掲 39)和達 1997, 11, 14 参照。

43) 前掲 39)和達 1997,14 において、補完性原理について規定する欧州共同体設立条約第 5 条第 3 パラグラフの趣旨として、「措置の目的を確保し、条約で提示された要請を順守する限りにおいて、できるだけ構成国による決定の余地を残すことが約束された」旨記述する。