

【研究ノート】

MSC Napoli 号事故に係る SOSREP 対応に関する研究
A Study on the Countermeasures by SOSREP
to the MSC Napoli Incident in UK

山地 哲也

Tetsuya YAMAJI

〔目次〕

- 第1章 はじめに
- 第2章 英国 SOSREP の概要
- 第3章 MSC Napoli 号事故の概要
- 第4章 MSC Napoli 号事故に係る SOSREP の対応
- 第5章 船舶通航監視及び情報システムに関する指令改正案審議
- 第6章 考察
- 第7章 おわりに

第1章 はじめに

2007 年 1 月 24 日付け、国際的海事新聞 Lloyds List には次の記事が掲載されている。

「MSC Napoli 号事故は、欧州委員会が提案した船舶の避難場所に関する欧州連合指令改正案の採択を後押しするうえで、最も適切な事例となるであろう」(The MSC Napoli casualty is the perfect example of the need for the European Commission's proposed directive of the place of refuge.)

欧州海域においては、1967 年に発生したタンカー Torrey Canyon 号事故をはじめとして、過去幾多の船舶事故による海上災害事案を経験している。近年では、1999 年 12 月にフランスブルターニュ沖合でタンカー

Erika 号事故が発生し、これを受け、欧州連合では Erika 号事故に伴う「海上安全パッケージ提案 I・II」¹⁾の一つとして、2002 年 6 月に「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」を策定し、困難な状況にある船舶の平穏海域への収容方策として「船舶の避難場所」(以下”Place of Refuge”という)について規定し、事故船舶について油や積荷の移送等を目的として平穏海域への早期収容を図るべく準備を行ってきた。しかしながらその過程においても 2002 年 11 月には、スペインガルシア地方沖合においてタンカーPrestige 号事故が発生し、欧州委員会は積荷油または燃料油等の流出による海洋汚染防止の観点から、これらの取り出し作業が可能となる Place of Refuge の重要性を再認識した。これに合わせて、海上災害事案発生時のサルベージ作業に介入する権限を有する者として、英国の大臣権限代行者(SOSREP: Secretary of State’s Representative for Maritime Salvage and Intervention)に類似する、政治的影響力から独立するシステムの導入を図るべく、2005 年 11 月、「海上安全パッケージ提案 I・II」に続く「海上安全パッケージ提案 III」の一つとして 2002 年 6 月に採択された「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」の改正提案を行い、現在、欧州議会及び閣僚理事会において審議を行っている最中にある。欧州連合加盟国における SOSREP システムの導入については、特にその政治的独立性の観点において審議の過程で賛否両論が存在しているが、冒頭に述べた MSC Napoli 号事故へのサルベージ活動に対する SOSREP の介入判断は、船体を英国南部の Place of Refuge としての浅所水域に曳航、搁座のうえ、残存する燃料油等を早期に移送することによって油等による環境被害を極小化するために奏功したとの評価がなされている。これは、欧州連合における SOSREP システム導入提案を支持する方向に影響があるものと予想される。海上災害事案対応方策に一定の道筋を与えるものとして MSC Napoli 号事故への SOSREP の対応について検討を行うことは、意義あるものであろう。

そこで本稿においては、この MSC Napoli 号事故の概要及び同事故に対する SOSREP の執った措置について検討し、この対応が現在の欧州連合内の「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」改正審議に与え

る影響について記述を試みることにしたい。

本稿の構成は次のとおりである。まず、第2章及び第3章において、英国 SOSREP システム及び MSC Napoli 号事故の概要について紹介する。次に第4章でこの SOSREP が MSC Napoli 号事故対応において果たした主要な役割について、新聞資料、英国議会での答弁等を参照しつつ記述する。第5章では現在欧州連合で行われている船舶通航監視及び情報システムに関する指令の改正案審議について、特に Place of Refuge 収容強化策に係る判断当局の関連規定に関し閣僚理事会及び欧州議会の動向を記述する。最後に第6章においてこれまでの記述を踏まえた考察を行う。

なお、英国 SOSREP システム、欧州連合における Place of Refuge に係る検討状況については、筆者によるこれまでの研究成果を参照願いたい^{2)・3)}。

第2章 英国 SOSREP の概要

(1) SOSREP 導入の経緯

英国において採用している SOSREP とは、海上災害事案に際し、サルベージ活動に対する国家介入措置に係る大臣権限の発動を代行する者を言う。

英国では、1996年2月15日に英国南西部のミルフォードヘイブン港外で発生した大型タンカー Sea Empress 号(リベリア国籍、130,018トンの北海原油積載)座礁事故を受け、事故への対応等について検証し、その改善方策を図るため、環境運輸地域省(当時、筆者注)が Donaldson 卿⁴⁾を任命し、同卿は1998年11月20日、“Lord Donaldson’s Review of Salvage and Intervention and their Command and Control”と題する報告書(以下「Donaldson 卿報告書」という)を作成した⁵⁾。

この Donaldson 卿報告書は海上災害事案に対するサルベージ活動について26項目の勧告等を記述するものであったが、その中で、海上災害事案に対するサルベージ活動への大臣の介入権限について、大臣自らが権限を発動するのは適当ではなく、政治的影響力から独立し、

専門的知識を有する者を SOSREP として任命し、以後、英国の環境に対する重大な汚染の脅威が存在する場合において、必要と判断されるときには、SOSREP がサルベージ活動に対する大臣の介入権限を行使する制度を確立すべき旨などを勧告した。

(2) Donaldson 卿報告書の勧告

(1)で記述したように、Donaldson 卿報告書では SOSREP の設置について勧告を行っている。この趣旨は、「(法的権限を有する：筆者注)大臣がサルベージ活動に関する決定に関わることは实际的ではなく、サルベージ活動が進行している間においては、大臣は作業コントロールを大臣が任命した特別の訓練を受けた代行者に行わせるのが適当である」というものである⁶⁾。

特に、SOSREP と大臣の関係について Donaldson 卿報告書では、「大臣は事案対応の際、SOSREP によって執られる決定に責任を持つものであり、決して干渉してはならない」旨記述している。これは、海上災害事案に対するサルベージ活動が進行している間は、大臣はサルベージ活動に関与する⁷⁾SOSREP を「支持するか、または、罷免するか (either back SOSREP or sack him)」のみにおいて影響力を及ぼすことができることとし、この点において SOSREP と大臣との間でその立場、任務の関係の明確化を求めている⁸⁾。これは、大臣については議会に対する説明責任等を果たすために、SOSREP から適宜、事故への対応状況について報告がなされることが必要なのであって、サルベージ活動が進行している間においては、大臣は SOSREP が行う介入措置そのものに対し政治的影響力を行使するものではなく、SOSREP の任命においてのみ責任を行使する、という趣旨である。

(3) SOSREP の活動

Donaldson 卿報告書の勧告を踏まえ、英国政府は 1999 年 10 月、民間ダイバーや英国の民間海難救助団体の救助艇乗組員の経歴を有する Mr. Robin Middleton を SOSREP に任命した。就任以降、400 件以上の事故に関与し、40 件以上の海上災害事案等に対し、大臣権限に基づく指示を発動するなどの介入措置を行っている。なお、今

回の MSC Napoli 号事故対応については、船体を Place of Refuge たる浅所海域へ曳航、搁座させ、燃料油、貨物の移送等を行ったものである。これら SOSREP が発動した大臣権限の法的根拠は、1995 年英国商船法(2003 年海上安全法による改正)附則 3A パラグラフ 1(事故後の指示(Direction)：船舶に関するコントロール)⁹⁾である。

第 3 章 MSC Napoli 号事故の概要

本章においては、MSC Napoli 号事故の概要について SOSREP の活動と合わせて記述する。

(1) MSC Napoli 号の要目等

船名：MSC Napoli

船種：コンテナ船(4,688TEU)

船籍：英国

総トン数：53,409 トン

建造年：1991 年

船舶所有者：Metvale Ltd.

船舶管理者：Zodiac Maritime Agencies Ltd.

船舶用船者：Mediterranean Shipping Company S.A.

(2) 事故の概要

コンテナ船 MSC Napoli 号は、2007 年 1 月 18 日、ベルギーからポルトガルに向けコンテナ約 2,400 個を積載し、英国南西部 The Lizard 南約 40 マイル沖を航行中、波高 12m、秒速 36m の風という悪天候の中で機関室及び居住区前方の船体両側面に亀裂を生じ、機関室の浸水、船体が傾斜する事故が発生した。船長は乗組員総員に対し退船するよう指示を発し、乗組員は全員、英国海軍所属ヘリコプターで救助され、海難救助契約についてはオランダ Smit Salvage BV がロイズ海難救助契約標準書式(LOF2000)により締結した。

事故は英国及びフランスの間にある英国海峡で発生したため、両国間で締結している Anglo-French Contingency Plan(英仏緊急時計

画、通称”Mancheplan”)¹⁰⁾に従って対応し、SOSREP とフランス海上安全当局により MSC Napoli 号の現場評価を実施した。今回の MSC Napoli 号事故については、発生位置は英国海峡のフランス側であり、Mancheplan に基づき、原則的にはフランス海上安全当局が対応を主導する立場にあったが、SOSREP とフランス当局による評価の結果、フランス沿岸水域には事故発生位置から 200 マイルの範囲内に MSC Napoli 号を収容し、積載貨物(コンテナ約 2,300 個のうち 157 個、約 1,700 トンは産業用または農業用の危険物質を積載)及び燃料油などの移送を行うための Place of Refuge となり得る適当な水域は存在しなかった。このため英国南部沿岸海域の Place of Refuge に MSC Napoli 号の船体を曳航し、貨物(コンテナ)、燃料油などの移送を行うことが環境に対する影響が最も少ないとの方針の下、英国側の SOSREP が主導的役割を果たすこととなった。

SOSREP は、当初、Place of Refuge として英国南部沿岸水域の Portland Harbour に MSC Napoli 号を曳航することを計画し、事故翌日の 1 月 19 日、MSC Napoli 号の曳航作業を開始した。1 月 20 日早朝、船体両側面の亀裂がさらに進行し、船尾が水中に没し始めたため、MSC Napoli 号の Portland Harbour への曳航を断念、中止した。また、船体折損の可能性が生じてきたため、船体の折損を防止し、船体を一体のままの状態に保つことを最優先事項として作業を進めることとした。SOSREP は、サルベージ作業を成功させるための唯一の実行可能な選択肢は、船体を浅所海域に座礁させることであると判断し、北西、西及び南西方向の風を遮断することのできる Lyme Bay の平穏海域に MSC Napoli 号を擱座させることを決定、実行した。Lyme Bay は、環境敏感性を有する海域であり、世界遺産に指定されている Jurassic Coast に囲まれている。

その後、MSC Napoli 号に残存する燃料油(2,600 トン)などの抜き取り、コンテナの移送作業が行われた。2007 年 3 月中旬の時点で、油の抜き取り作業はほぼ完全に終了し、コンテナの移送・回収作業はその後も継続して行われている。船体除去には長期間を要すると

予想されている。擱座の際、MSC Napoli 号から少量の燃料油が、また、1月24日には空気抜き管から約10トンの油が流出したものの、SOSREPによるMSC Napoli 号船体の英国沿岸向け曳航作業、状況悪化に伴う Place of Refuge としての Lyme Bay への擱座判断、また、これに引き続く燃料油などの抜き取り作業を実施することにより、広範囲にわたる重大な環境被害の可能性を回避した。

第4章 MSC Napoli 号事故に係る SOSREP の対応

本章においては、MSC Napoli 号事故への対応において SOSREP の介入措置について取り上げ、記述する。これは、サルベージ作業全般にわたる SOSREP による判断、SOSREP 判断と環境団体の関係、Place of Refuge 収容に係る判断、SOSREP 対応への大臣の政治的評価である。

(1) サルベージ作業全般にわたる SOSREP による判断

Donaldson 卿報告書は SOSREP の判断要素として次のように記述している¹¹⁾。

SOSREP は進行中のサルベージ計画が予想外の結果をもたらし、また、事故の状況が悪化する可能性がある場合には、どのような行動をとるべきかを熟考する。これにより、必要に応じて迅速な対応措置を図るのである。これは、“what if~”(~となればどうするか)を基本とする考え方であり、SOSREP の判断の基本として重要な意味を持つものである。また、SOSREP は、特定の事故への対応をどのように変化させるかについては、自由であるべきである。

今回の MSC Napoli 号事故においては、SOSREP による“what if~”の判断、対応方針の自由な変更が行われたと考えられる次のような場面が見受けられる。

① 英仏の主導的役割

MSC Napoli 号事故について、英国またはフランスのどちらが主導的役割を果たすかについて、SOSREP が判断を行った。前章(2)の事故概要で記述したように、MSC Napoli 号事故は英国海峡のフ

ランスの搜索救難水域側で発生した。フランス及び英国で締結している Mancheplan では、両国の対応境界線を設定し、基本的には地理的条件から事故対応について主導的立場にある行動調整当局 (ACA: Action Co-ordinating Authority) と行動調整当局を支援する行動支援当局 (ALC: Action Liaison Authority) を決めることになっている。しかしながら、事故の発生位置が自国の地理的範囲内ではなく、その国の当局が原則的には行動支援当局になる場合であっても、事故の進展性の観点からこれらの役割を入れ替え、本来行動支援当局であるものが行動調整当局として活動する場合もある。今回の MSC Napoli 号事故については、発生位置は英国海峡のフランスの搜索救助海域側であった。英国及びフランス当局が現場において評価を行った結果、MSC Napoli 号は船体折損の可能性が高く、船体が折損し深々度の海域に沈没した場合には、大量の燃料油等が海上に流出し、回収の見込みは低く、広範囲及び長期間にわたる沿岸域の汚染が継続することが予想された。また、フランス沿岸水域内には適当な距離(200 マイル)の範囲内に MSC Napoli 号を収容し、積載されている燃料油、積荷のコンテナ等を移送するために利用可能な Place of Refuge の候補地が存在しなかった。このため、英国南部沿岸水域に存在する Place of Refuge に MSC Napoli 号の船体を曳航し、積荷及び燃料油などの移送作業を行うことが環境に対する影響が最も少ないとの方針の下、英国 SOSREP が行動調整当局となり、フランス海上安全当局が行動支援当局として SOSREP を支援したものである。

② MSC Napoli 号の曳航先の検討

英国 SOSREP が行動調整当局としての活動を行うに際し、MSC Napoli 号船体を英国南部沿岸水域の Place of Refuge に曳航する方針が策定された。英国南部沿岸域の Falmouth から Portland にかけて Place of Refuge としての最善の平穏性を有し、燃料油、コンテナなどの取り卸し及び移送作業を行うことが可能な海域について検討が行われた。Falmouth や Plymouth を含む主要港湾は水深が 15m

であり、喫水は MSC Napoli 号船尾が 17m、その後浸水により増大する可能性もあることから、Place of Refuge としては不適當であり、また、Falmouth については MSC Napoli 号を港外に錨泊させることは可能であっても、コンテナの取り扱いや保管は不可能であることが判明した。さらに、Falmouth までの航程では、荒天下、高さ 5m のうねりにより、船体に強いストレスを与える可能性があった。このため、SOSREP は英国南部の港湾に曳航し、入港させることを断念した。

次に、Place of Refuge として Portland の可能性を検討した。Portland は閉鎖水域で港湾施設へのアクセスも容易であり、南西の風を遮ることも可能で、後日、船体を港内に移動させることを考慮すれば最善の選択肢であった。また、MSC Napoli 号を曳航するに際しても、航程中、船体へのストレスを最小限とすることが可能であった。このため、SOSREP は、Portland への曳航を決定し、1 月 19 日の夕刻に曳航を開始した。

③ MSC Napoli 号の擱座の決定

②で記述したように MSC Napoli 号は 1 月 19 日の夕刻から Portland の Place of Refuge に向け曳航を開始した。しかしながら、1 月 20 日の早朝、船体両側面の亀裂がさらに進行し、船尾が水中に没する状況となり、船体折損の可能性が生じ、Portland に到達できないことは明らかとなった。このため、SOSREP は船体を折損させないで一体の状態に保ち、積載燃料油、積荷のコンテナの取り卸しに係るサルベージ作業を実施し、油の流出などによる環境への影響を最小にすることを最優先事項として、船体を Lyme Bay の閉鎖水域にある浅所海域に曳航し、擱座させることを決定した。この擱座の判断に際し、SOSREP は、英国の国家緊急時計画(UK's national contingency plan)に従い、環境団体との間で調整を行ったが、船体折損への対策は緊急を要したため、環境団体の意向を認識しつつも、これを取り入れない方向で決定を下している。このような急速な展開をみる事故では、確固たる、また、決定的なリーダーシップを必

要とするものであり、それは環境団体との調整にも影響を及ぼすものになる。SOSREP はこのような場合に、必要とされれば、一方的な決定を下す権限を有している。

(2) SOSREP 判断と環境団体の関係

(1)③で記述したように、SOSREP は MSC Napoli 号の Lyme Bay への搁座判断に際し、環境団体との間で調整を実施した。MSC Napoli 号の搁座位置である Lyme Bay は欧州でも有数の環境保護海域であり、地質的に、また、海洋生物(桃色ウミウチワ、杯状サンゴ)の個体密度の観点からも国際的に認識が高い海域であり、また、Lyme Bay を囲むドーセット及び東デヴォン海岸は、2001 年に Jurassic Coast として世界遺産に登録されている。このため、MSC Napoli 号事故対応において環境団体は、搁座を避けるべきとの意向を示し、SOSREP の判断に対して批判的な立場をとっている。ここでは、MSC Napoli 号搁座措置に対する環境団体の意見とともに、SOSREP の判断と環境団体の関係について記述する。

① Donaldson 卿報告書

Donaldson 卿報告書は、サルベージ活動に対する環境団体の関与について、次のように記述している¹²⁾。

SOSREP は 2 つ以上のサルベージ活動に係る選択肢から実行方策を選ぶ場合には、環境に係る事項を考慮しなければならない。SOSREP は必要に応じて、サルベージ活動に関連する問題についての助言を行い、SOSREP の活動を支援するサルベージコントロールユニット(SCU: Salvage Control Unit)を設置する。この SCU にはメンバーの一員として環境団体の連絡調整要員 (Environment Liaison Officer) が参画する¹³⁾。この環境団体連絡調整要員は、環境に関連する問題について見解を調整し、コンセンサスを得たうえで、SOSREP に対し助言する役割を持つ。環境団体は SCU の環境団体連絡調整要員を通じ助言を行うのであって、SOSREP の発する指示について何らの権限を有するものではない。

② 英国国家緊急時計画

①の Donaldson 卿報告書のほか、国家緊急時計画は、サルベージ活動に対する環境団体の関与について、次のように記述している¹⁴⁾。

地域的または国家的対応を必要とする英国の海上事故発生に際しては、環境団体を設置する。サルベージ活動を含む海上活動及び海岸清掃作業は、環境団体による時宜に応じた環境面からの助言が必要である。環境団体の役割は、単に助言することにある。

③ 環境団体の主張

MSC Napoli 号の船体を Lyme Bay の浅所海域に搁座させる判断を行うに際し、SOSREP は環境団体と調整を行っているが、これに対し環境団体は次のように反対の姿勢を打ち出している。

- 1) 船体から流出した油によって環境に敏感な沿岸域に深刻なリスクを惹起している。搁座によって沿岸域への重大な損害の発生する可能性が限定されと言っても、これは予想困難である¹⁵⁾。
- 2) MSC Napoli 号の搁座に際し、環境団体には考慮する猶予は与えられなかった。影の内閣で環境大臣を務める Mr. Greg Barker は、世界遺産である沿岸域に長期にわたり汚染損害が残ることを懸念するとともに、脆弱なジュラ紀海岸(the Jurassic Coast)に重大な環境リスクが生じることを表明した¹⁶⁾。
- 3) 事態は非常に急速に展開したため、環境団体には実質的に MSC Napoli 号の Lyme Bay への搁座について考慮する時間はなかった¹⁷⁾。
- 4) SOSREP は環境団体に対し、MSC Napoli 号の Lyme Bay 内への搁座について連絡し、どの位置が最適かを照会してきた。これに対し、環境団体関係者は「座礁海域とされる Lyme Bay は環境にとって非常に重要な海域である。Lyme Bay に搁座させる海域はない」旨回答した。しかしながら、30 分後、再び SOSREP に連絡した時、既に MSC Napoli 号の搁座措置が執られていた¹⁸⁾。

④ SOSREP の対応

③に記述したように、環境団体は SOSREP による MSC Napoli 号の Lyme Bay 内での搁座措置に対しては、環境保護の観点から批

判的な立場をとっているものの、SOSREP は搁座を実行した。

SOSREP の基本姿勢は次のとおりである。

- 1) 環境に対し最もリスクの少ない選択肢は、MSC Napoli 号を英国沿岸水域に引き入れることである¹⁹⁾。
- 2) MSC Napoli 号搁座に際し、Lyme Bay の環境敏感性は十分考慮している。汚染物質の流出の影響を極小化し、船体及び貨物を撤去・移送するサルベージ活動が可能となるよう、搁座位置を決定した。環境団体や地元当局には周知し、関係者全員が汚染を最小化するために協力するものと認識している²⁰⁾。
- 3) MSC Napoli 号を Lyme Bay に搁座させる以外の選択肢はない。水深の深い海域に MSC Napoli 号を残すこと許容されず、そこで船体が折損することになれば、貨物及び燃料油などが大量に流出し、重大な環境被害が発生する。MSC Napoli 号を搁座させなかった場合、船体は折損する。搁座は正しい判断である²¹⁾。

MSC Napoli 号事故対応において、特に、Lyme Bay への船体搁座については、環境団体は Lyme Bay 及びこれを囲むドーセット及び東デヴォン海岸の環境脆弱性を踏まえ、否定的な見解を示した。しかしながら、SOSREP は MSC Napoli 号船体折損の可能性が急迫していること、積荷及び燃料油の取り卸し等のサルベージ活動を行うために Place of Refuge への入域を最優先するとの観点から、①の Donaldson 卿報告書及び②の国家緊急時計画に記述するように環境団体の意向を助言として認識しつつも、最終的には環境への被害を極小化するために、一方的に搁座に関する判断を下したことが認められる。

(3) Place of Refuge 収容に係る判断

SOSREP は MSC Napoli 号船体を Lyme Bay に搁座させる判断を行った。これは、事後の船体及び積荷の除去を容易に実施するために平穏海域である Place of Refuge へ収容したことを意味する。ここでは、SOSREP の Place of Refuge 収容に係る判断について記述する。

① 英国国家緊急時計画

国家緊急時計画では、Place of Refuge について次のとおり記述している²²⁾。

- 1) 最も深刻な事故の場合を例外として、事故船舶には通常、貨物、燃料油及びその他の汚染物質の全部または一部が残存している。積荷及び燃料油等の流出を防止、軽減し、これらの移送作業を行うことを目的として、船体を港湾などの比較的閉鎖された海域に移動することが必要となる。
- 2) Place of Refuge とは、支援を必要とする船舶について、その状況を安定させ、航行に係る障害を除去し、人命及び環境を保護するための船舶の避難場所を意味する²³⁾。
- 3) 英国周辺海域には、約 800 の港湾が存在し、これらはすべて Place of Refuge となりうるものである。しかしながら、Place of Refuge の可能性のある海域として、事前に選定または除外するのは不適當である。Place of Refuge としての選択は、天候、地理的条件、船体及び積荷により惹起される脅威などの事故の状況により行わなければならない。
- 4) 英国では、錨地、港湾の異なる基準により分類した Place of Refuge の候補域に係るリストを作成している。これは網羅的なものではなく、支援を要する船舶の収容を判断する立場にある者に対し、参考資料として提供し、日毎に変わる要因と関連しながら利用するものである。船舶を収容するための Place of Refuge としての適性は、事案に応じ、その評価を実施する。
- 5) 閉鎖海域では貨物及び燃料油の移送作業を安全に行うことが可能である。しかしながら、Place of Refuge としてその海域を利用することは、本来、事故の影響が及ばない海域に汚染のリスクを移すことにつながる。このため、SOSREP は、事故の状況が短時間のうちに展開し、損傷した船舶の遠距離移動が困難であることを認識しつつ、Place of Refuge としての閉鎖海域に船舶を移動させることについて、また、そうであればどの海域を Place of

Refuge とするかについて、慎重に検討することが求められる。

② SOSREP の対応

SOSREP は、英国周辺海域の Place of Refuge となりうる海域についての情報を有している。MSC Napoli 号事故対応に際し、船体折損への対策、判断は急を要するものであった。SOSREP は、サルベージ作業を成功させるための唯一の実行可能な選択肢は、船体を浅所海域に搁座させることであると判断し、国家緊急時計画(UK's national contingency plan)に従い、環境団体及び地域当局との調整を行った上で、Lyme Bay の閉鎖水域内に MSC Napoli 号を曳航し、座礁させることを決定した。Lyme Bay 内には、搁座の際、MSC Napoli 号から少量の燃料油が、また、1 月 24 日には空気抜き管から約 10 トンの油が流出し、Place of Refuge への曳航、搁座により事故発生海域から離れた海域に流出したものであるが、搁座後のサルベージ作業において積荷、燃料油など取り卸し、移送作業が実施され、大規模な環境被害は回避されたものであり、SOSREP は被害を極小化するという Place of Refuge の目的に適った措置を執ったものである。

(4) SOSREP 対応への大臣の政治的評価

SOSREP は英国商船法に規定する海上災害事案に対するサルベージ活動に係る大臣の介入権限を代行する立場にある者である。今回の MSC Napoli 号事故へのサルベージ活動に対する SOSREP の介入措置について、大臣の政治的評価について議会答弁を引用し、記述する。

① Donaldson 卿報告書

第 2 章(2)で記述したように、SOSREP と大臣の関係について Donaldson 卿報告書では、「大臣は事案対応の際、SOSREP によって執られる決定に責任を持つものであり、決して干渉してはならない」としている。また、大臣に対しては議会に対する説明責任等を果たすために、SOSREP から適宜、事故への対応状況について報告がなされることが必要なのであって、サルベージ活動が進行している間においては、大臣は SOSREP が行う介入措置そのものに対し

政治的影響力を行使するものではない旨の勧告を行っている。

② 大臣の議会答弁

運輸省閣外大臣(The Minister of State, Department for Transport) Dr. Stephen Ladyman は 2007 年 2 月 1 日及び 28 日の両日、英国議会下院(The United Kingdom Parliament, House of Commons)において、MSC Napoli 号事故対応について答弁を行っている。SOSREP の活動に関係する部分を引用する^{24)・25)}。

- 1) SOSREP は、MSC Napoli 号事故への対応状況について、担当大臣である私に定期的に最新の情報を報告している(07.2.1 答弁)。
- 2) 当初、英国南部 Portland に MSC Napoli 号を曳航することになっていたが、引き続く悪天候により、MSC Napoli 号船体にさらなる障害が加わることになり、Lyme Bay 内に搁座させる必要が生じた。SOSREP はこの判断を行うに際し、環境団体及び地元当局との間で調整を行った。このように急速に事態が展開する MSC Napoli 号のような事案では、確固たる、また、決定的なリーダーシップを必要とするものであり、それは通常可能な環境団体との調整にも制限を及ぼすものになる。このような場合に、必要とされれば、環境団体の意向にかかわらず、一方的に決定を下す権限を有している。私は、Lyme Bay への MSC Napoli 号搁座の判断は正しいものであり、SOSREP がこのように判断しなければ、環境への影響は甚大なものになったと考える。迅速な判断を必要とする状況下で SOSREP は最善を尽くしたものであり、事後の批判は慎む必要がある(07.2.28 答弁)。
- 3) SOSREP は、本件事故対応について主導的役割を果たしている。SOSREP 及び SOSREP と協調したすべての活動の結果として、事故対応については環境への影響を極小化する方法で、安全かつ迅速に展開している。Place of Refuge 及びサルベージ活動に係る SOSREP の判断は、透明性が確保され、全体にわたり専門性を有したものとなっている(07.2.1 答弁)。
- 4) SOSREP とフランス当局を含む全ての関係者の協力関係を支

持するものである。本件事故により、再度、英国の SOSREP による調整が国際的な関係者により絶賛されるものと認識している (07.2.1 答弁)。

- 5) 欧州委員会運輸エネルギー総局 G 部門(海上輸送担当)局長 Mr. Fotis Karamitsos が先週、SOSREP システムを他の欧州連合加盟国にとってモデルとして推薦したことを強く主張する。Mr. Karamitsos はまた、MSC Napoli 号を当初計画のように Portland に曳航せず、「大災害のリスクを軽減するために」船体を座礁させた SOSREP の判断を支持した (07.2.1 答弁)。

上述のように、運輸省閣外大臣 Dr. Stephen Ladyman は、MSC Napoli 号事故に係るサルベージ作業に対しては直接的には権限を行使せず、大臣権限代行者たる SOSREP の活動の報告を受け、議会に対し状況を報告し、大臣の説明責任を果たしている。これは、Donaldson 卿報告書に記述された勧告を実践しているものであり、MSC Napoli 号事故への SOSREP の対応に関連して、大臣が SOSREP を罷免(sack him)することなく、SOSREP の活動を支持する(back him)ことにおいてのみ影響力を行使し、結果として今回の MSC Napoli 号事故への SOSREP の対応について、肯定的な評価を行っている。

第 5 章 船舶通航監視及び情報システムに関する指令改正案審議

現在、欧州連合においては、2002 年 11 月にスペインガルシア地方沖合において発生したタンカー Prestige 号事故対応への教訓を踏まえ、欧州委員会が 2005 年 11 月 23 日に提案した「海上安全パッケージ提案Ⅲ」(以下、「MSPⅢ」という)に対する審議を行っている。本パッケージ提案は、欧州連合の海上安全・海洋環境保護に係る分野について、7 項目にわたる新規法令または現行法令の改正を提案している。この中で、タンカー Erika 号事故パッケージ提案Ⅰ・Ⅱの一つとして 2002 年 6 月に採択された「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」(以下、「船舶通航監視

指令」という)の改正提案があり、欧州委員会は事故船舶の Place of Refuge への収容強化策を掲げ、収容に係る判断については、英国 SOSREP システムに類似する、政治的影響力から独立するシステムの導入を提案している。本章においては、船舶通航監視指令に係る事故船舶の Place of Refuge への収容強化策について、その概要及び欧州連合内での審議の状況を記述する。

(1) 船舶通航監視指令改正提案の概要²⁶⁾

欧州委員会は、2005年11月23日、Communication(2005)589 final²⁷⁾により、困難な状況にある船舶に係る Place of Refuge への収容の強化策、船舶収容に対する加盟国による独立した権限ある当局の任命等を柱とする船舶通航監視指令に対する改正提案を行っている。

① 改正提案前文

海上災害事案への対応に係る意思決定過程において、英国 SOSREP システムのように政治的影響力から独立した機関を設け、この機関により事故船舶の Place of Refuge への収容の是非について判断することを求め、次の通り前文を策定している。

困難な状況にある船舶の収容計画には、その状況に対応するための意思決定過程を明確に記述すべきである。関係当局及びその権限並びに関係者／団体間の通信手段についても、明確に記載すべきである。適用可能な手続により、特定の海上事案に対し、迅速に意思決定がなされなければならない。このため、困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容について決定責任を有する権限ある当局は、その独立性が保証され、その決定事項を履行する能力を有するものでなければならない(注：下線は筆者による)。

② 改正規定案

①の趣旨を踏まえ、欧州委員会は、船舶通航監視指令の Place of Refuge 関連規定について改正案を提案した。権限ある当局に係る部分について、欧州委員会は、「独立性」を確保すべき旨提案して

いる。現行規定－改正提案を比較対照の形式で本稿末にまとめる(別表参照)。

(2) 欧州連合での審議

船舶通航監視指令改正提案を含む MSPⅢは、欧州委員会から閣僚理事会及び欧州議会に送付され、「共同決定手続」²⁸⁾に従い審議を行っている。船舶通航監視指令改正提案に係る閣僚理事会及び欧州議会における審議状況は次のとおりである。

① 閣僚理事会

- 1) 第一段階として、2005 年 12 月 5 日に Barrot 欧州委員会副委員長(兼運輸担当)が、運輸閣僚理事会において MSPⅢについて提案し説明を行った。これ以降、閣僚理事会において MSPⅢについて検討が行われており、2005 年末には運輸閣僚理事会作業部会において MSPⅢ全体を検討する最初の会合を開催した。
- 2) 2006 年 6 月 5 日の週に開催された閣僚理事会の船舶通航監視指令改正案に係る審議において、ドイツ、英国、オランダ及び欧州委員会は、Place of Refuge への収容についての決定権限を有する「独立した権限ある当局(Independent Competent Authority)」との表現を用いることを求めた。その趣旨は、当該当局が政治的決定を行う者(政治家)から独立していることにある。しかしながら、本件については、過半数の賛成を得られないことが明確となり、英国及びオランダは、その主張を取り下げている。特に、フランス、ポルトガル、スペインは、「独立した権限ある当局」の案に強く反対しており、採択された一般的なアプローチ(General Approach)では、「独立した(Independent)」を削除し、「権限ある当局(Competent Authority)」との表現を使用している。
- 3) 欧州委員会は「独立した(Independent)」の語の挿入を提案(英国の SOSREP システムからのアイデア)したが、現行の船舶通航監視指令では「権限ある当局」との表現を使用している²⁹⁾。このため、閣僚理事会においては、「独立した権限ある当局

(Independent Competent Authority)」の設置の是非が主要な対立点となっている。

② 欧州議会

1) 閣僚理事会の審議と並行し、MSP III は欧州議会の第一読会 (First Reading) に送付された。欧州議会では運輸・観光委員会 (TRAN) が MSP III の 7 提案に係る主導の委員会として指定されている³⁰⁾。第 3 章及び前章で記述したように、2007 年 1 月に発生した MSC Napoli 号事故対応においては、政治的影響力から独立している英国 SOSREP の判断により船体を Place of Refuge 海域に搁座させ、積荷及び油の移送作業を行い、油流出等による大規模な環境被害を回避している。SOSREP によるこの対応は、船舶通航監視指令改正案のうち「独立した権限ある当局の設置」の是非に係る欧州議会における審議にも影響を与えるものと考えられる。

2) MSC Napoli 号事故発生直後の 2007 年 1 月 22 日から 24 日の間、欧州議会運輸・観光委員会が開催され、船舶通航監視指令改正案に係る審議が行われた。この審議においては、関係者は MSC Napoli 号事故対応を踏まえ、次のように主張している³¹⁾。

a) 欧州委員会運輸エネルギー総局 (DG TREN : Directorate General for Energy and Transport) G 部門 (海上輸送担当) 局長 Mr. Fotis Karamitsos

「MSC Napoli 号事故対応は、欧州委員会が提案する Place of Refuge 収容強化策に係る船舶通航監視指令改正提案の必要性について、最適な事例となり得るものである。英国の SOSREP による本件事故対応は、欧州連合の他の加盟国に対し効率的なモデルを提示した。SOSREP のように政治的影響力から独立した当局による判断は Place of Refuge への入域の可否について利用されるものである。MSC Napoli 号の船体を当初予定していたように港内に曳航するのではなく、浅所海域に搁座させたことにより、大災

害のリスクは軽減された」旨発言

- b) Mr. Dirk Sterckx(欧州議会運輸・観光委員会(TRAN)船舶通航監視指令改正案担当 Rapporteur。ベルギー選出、自由党)

2002年11月にスペインガルシア沖で発生したタンカー Prestige号事故に係るスペイン政府の対応³²⁾と比較し、

「MSC Napoli号事故対応は、今後なすべきことを証明するものである」旨発言

- c) ベルギー選出の欧州議会議員

「MSC Napoli 号事故対応に際し、SOSREP は英国の政治家、閣僚からでさえも、その対応を中断された事実はないことに気づくべきである」旨発言

- 3) 欧州議会においては、全体会合の前段階として、2007年2月28日に開催した担当委員会の運輸・観光委員会(TRAN)において、欧州委員会提案(2005年11月23日、Communication(2005)589 final)に対する修正案を第一読会結果として採決した。欧州委員会提案に対し、規定通りに修正はあるものの、Place of Refugeへの収容判断を行う権限ある当局についてその「独立性」を確保するための文言を盛り込み、欧州委員会提案の趣旨を支持したものとなっている。船舶通航監視指令に係る現行規定、欧州委員会提案及び欧州議会運輸・観光委員会第一読会採択結果を比較対照形式で本稿末にまとめる(別表参照)。また、担当 Rapporteur である Mr. Dirk Sterckx は運輸・観光委員会での採決に際し、次の意見を著し(下線は筆者による)、権限ある当局の独立性の必要性を主張している。

救助活動を成功させるためには、時間は非常に重要な要素である。引き続き発生する災害及び近隣の災害により、多くの時間が浪費されていることが明らかである。これは、責任者が明確でないこと、判断を行う権限ある者については時宜に応じて設置されるチームの専門的知識を必要とするからである。このため、災害発生時には、支援を行うための単独で責

任を持つ当局または人材を必要とするのであり、事案に対する十分な専門的知識を持ち、完全に独立した判断を行う能力が付与されなければならない。英国の SOSREP の任務及び能力がこのシステムのモデルとなりうる。しかしながら、独立した権限ある当局の任務は単に困難な状況にある船舶を Place of Refuge に収容する判断にとどまるものではない。これには、船舶の実際の状況を迅速に確認し、かつ可能な限り早期に必要な支援を求めるものでなければならない。このため、権限ある当局は、独立性を有し、Place of Refuge への船舶の収容以外の任務についても改正提案に規定する必要がある。また、困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容を認めることにより、リスクや損害が制限されるすべての場合においては収容措置を図らなければならない。しかしながら、爆発の危険性があり、Place of Refuge 内で爆発が発生するよりも、広い海域での爆発を容認することにより人命及び海洋環境に対する影響が軽減されるようなごくまれなケースにおいては、この限りではない。Place of Refuge への収容は直ちに最善の解決策ではないことも認識する必要がある。

- 4) 欧州議会は 2007 年 4 月 25 日に開催した全体会合において、3)で記述した同年 2 月 28 日に運輸・観光委員会で採決した船舶通航監視指令改正提案に対する修正案を第一読会結果として採決した。運輸・観光委員会採決案に対し、若干の修正を行っているものの、ほぼ運輸・観光委員会採決に沿ったものとなっており、「独立した権限ある当局」の設置を求めている。船舶通航監視指令に係る現行規定、欧州委員会提案及び欧州議会第一読会採決結果を比較対照形式で本稿末にまとめる(別表参照)。

③ 今後の審議予定

欧州議会による第一読会採決を受け、本提案は、2007年6月に開催される閣僚理事会にて審議が行われる予定である。閣僚理事会において合意が形成される場合、共同決定手続に係る第二読会は

2007年秋に開始される見込みである。

第6章 考察

本稿においては、これまでに、英国 SOSREP システム 及び MSC Napoli 号事故の概要、MSC Napoli 号事故対応において SOSREP が執った行動、Place of Refuge 収容強化策に係る判断当局の関連規定に係る船舶通航監視及び情報システムに関する指令の改正案審議(特に閣僚理事会及び欧州議会の動向)について記述したものである。本章においては、これらを踏まえた筆者の考察を記述することとする。

- (1) MSC Napoli 号事故対応に係る SOSREP の執った措置については、高い評価が認められる。これは、第一には、英国海峡という地理的条件からは英国とフランスに関係する海域において発生した事故であり、一義的な責任当局はフランス側にあったにもかかわらず、事後の積荷、燃料油の移送の観点からは船体を英国側の Place of Refuge に収容することが得策であることを迅速に判断したことである。第二には Place of Refuge としての英国南部の Portland に船体を曳航することを決定したことである。また、第三には、当初の Place of Refuge である Portland への曳航は船体条件、気象・海象条件等により不可能と判断された際に、直ちに Lyme Bay 内の浅所海域への船体搁座を判断、実行し、積荷、燃料油の移送を行い、環境被害を極小化したことである。
- (2) Place of Refuge については、その対象海域では事故は発生していないが、Place of Refuge 海域に多少の被害が発生するとしても油流出等の環境に対する被害を極小化する観点から、船体を敢えて収容するものであり、地元住民・漁業関係者、環境保護団体等からすれば船体の収容に対し、否定的な立場をとる傾向にある。このため、Place of Refuge への船体収容については、賛否両論の立場から政治的影響力が及ぶ可能性がある。これが判断や行動を遅延させる要因にもなることから、この影響力から独立した SOSREP が「その事案の被害、介入の効果等を総合的に判断し、最善の判断を行う³³⁾」の

視点で迅速かつ的確にサルベージ活動に介入することが重要であり、今回の MSC Napoli 号事故対応においても、本来的に SOSREP に要求される対応が執られたものと考えられる。

- (3) 欧州連合においては、1999年12月に発生したタンカーErika号事故を踏まえ、困難な状況にある船舶の Place of Refuge 収容策等について規定する船舶通航監視指令を策定したが、2002年11月のタンカーPrestige号事故を経て Place of Refuge 収容策の強化を図る必要性を認識し、その改正案を審議している状況にある。論点の一つが船体の収容について判断する機関を「権限ある当局」とするか、SOSREP のように「独立した権限ある当局」とするか点である。欧州議会における 2007年2月28日の運輸・観光委員会、4月25日の全体会合での第一読会採決では、欧州委員会提案の趣旨を生かし「独立した権限ある当局」について支持した。これは、MSC Napoli 号事故への SOSREP 対応に係る欧州の評価は高まっている傾向にあり、これが欧州議会での採決に追い風となったものと考えられる。
- (4) 今後、欧州連合内における船舶通航監視指令改正案に係る審議の舞台は閣僚理事会に移される予定である。欧州議会では「独立した権限ある当局」案を採択したが、閣僚理事会においてはこれに反対する加盟国もあるようである。これは、欧州議会と閣僚理事会の性格によるものと考えられる。欧州議会は、選出された議員が各加盟国の枠を超えて、イデオロギーや政策を共有する域内横断的な政党グループとして行動し、欧州市民の声を政策運営に反映させる特徴がある³⁴⁾。欧州議会議員は、各国の行政組織、政治体制よりも、海上災害事案に対応するための最良の方策の観点から検討を行い、欧州連合各加盟国内の権限行使のあり方に影響を及ぼすものであったとしても、「独立した権限ある当局」による判断により迅速かつ的確な対応を求めるのであろう。他方、閣僚理事会は、そのメンバーが欧州連合加盟国の閣僚であり、船舶通航監視指令改正案の審議においては、運輸行政担当大臣で構成されている。このため、運輸閣僚は「独立した権限ある当局」を導入するなど、船舶の Place of Refuge

への入域判断権者について自国の行政組織や権限行使のあり方に変更を認めるよりも、単に「権限ある当局」とすることを求める傾向にある可能性がある。

- (5) 今回の MSC Napoli 号事故対応において英国 SOSREP システムが評価され、その政治的独立制について再認識され、また、同時に欧州議会で船舶通航監視指令改正案の審議で「独立した権限ある当局」導入規定について採択が行われた。この意味で MSC Napoli 号事故対応は、今後の欧州連合における海上災害事案に係る対応方を検討する過程において、大きな意義を有するものと考えられる。

第7章 おわりに

欧州連合では、これまでに経験したタンカー事故を踏まえ、海上安全及び海洋環境保護の観点から種々の先進的政策を提案しており、一つの地域連合であっても海上輸送の国際性ゆえにその影響力欧州地域に留まらず、世界各国に波及する可能性がある。Place of Refuge 及びこれに関連し船舶収容判断当局の性格について見ても、「欧州連合の政策」としてのみならず、これをグローバルスタンダードとして今後、IMO 等の国際舞台で提案する可能性も否定できないであろう。その意味では、今般の MSC Napoli 号事故を含む欧州地域で発生した船舶事故を契機とした欧州連合の動きに対し継続して注視することは、わが国の海上安全及び海洋環境保護政策を検討していく上でも非常に意味あることである。

MSC Napoli 号事故は欧州連合加盟国における「独立した権限ある当局」の導入に向け、一定の方向性を見いだす契機となったものである。本稿執筆時点においては、船舶通航監視指令改正案の最終採択の段階に至っていない状況にあるが、船舶通航監視指令改正提案に係る閣僚理事会等による審議の動向、更にはこれが国際的にどのような影響力を及ぼしていくのかについて見極めていく必要がある。

執筆に際し、MSC Napoli 号事故対応に従事した SOSREP: Mr. Robin Middleton 及び SOSREP support officer: Mr. Tom Westwood から貴重

な助言及び資料の提供を受けた。まさに本件事故対応のまっただ中であり、多忙な身であるにもかかわらず、筆者の照会に対し、素早い返信を頂いた。また、(社)日本海難防止協会ロンドン研究室相馬氏からも MSP IIIに係る欧州連合の審議動向についてタイムリーな情報を頂いた。この紙面を借りて、心からお礼を申し上げたい。

別表：船舶通航監視指令(Place of Refuge 收容判断当局関連規定)
 現行規定-改正提案-欧州議会第一読会修正案(注：表中下線は筆者による)

現行規定	欧州委員会改正提案	欧州議会第一読会採択結果
<p>Article 20(Place of Refuge)</p> <p>Member States, having consulted the parties concerned, shall draw up, taking into account relevant guidelines by IMO, plans to accommodate, in the waters under their jurisdiction, ships in distress. Such plans shall contain the necessary arrangements and procedures taking into account operational and environmental constraints, to ensure that ships in distress may immediately go to a place of refuge subject to authorisation by the competent authority. Where the Member State considers it necessary and feasible, the plans must contain arrangements for the provision of adequate means and facilities for assistance, salvage and pollution response.</p> <p>Plans for accommodating ships in distress shall be made available upon demand. Member States shall inform the Commission by 5 February 2004 of the measures taken in application of the first paragraph.</p>	<p>Article 20(Accommodation of ships in distress in places of refuge)</p> <p>1. Member States shall ensure that, subject to the results of the assessment of the situation carried out on the basis of the plan referred to in Article 20a, ships in distress are admitted to a place of refuge which makes it possible to limit the threat posed by their situation.</p>	<p>Article 20(Accommodation of ships in distress in places of refuge)</p> <p>1. Member States (運輸・観光委員会採決では"Each Member States") shall designate a competent authority which has the required expertise and is <u>independent</u> in that it has the power, at the time of the rescue operation, to take decisions on its own initiative concerning the accommodation of ships in distress with a view to:</p> <ul style="list-style-type: none"> the protection of human lives coastal protection the protection of the marine environment safety at sea minimising economic loss(運輸・観光委員会採決では"damage"). <p>1a. The authority referred to in paragraph 1 may, inter alia:</p> <p>(a) restrict the movement of the ship or direct it to follow a specific course. This requirement does not affect the master's responsibility for the safe handling of his ship;</p> <p>(b) give official notice to the master of the ship to put an end</p>

	<p>2. The accommodation of a ship in distress in a place of refuge shall be the subject of a prior assessment of the situation and a decision taken by <u>an independent competent authority designated by the Member State.</u></p>	<p>to the threat to the environment or maritime safety;</p> <p>(c) come aboard or send an evaluation team aboard the ship to assess the damage to the ship and the degree of risk, help the master to remedy the situation and keep the competent coastal station informed;</p> <p>(d) call on and deploy rescue workers itself where necessary;</p> <p>(e) cause the ship to be piloted or towed.</p> <p>1b. The Member States shall, under the coordination of the Commission, draw up seasonal (transborder) marine environmental and human resources index maps. (欧州議会全体会合裁決時に追加)</p> <p>2. The authority referred to in paragraph 1 shall assume responsibility for the execution of the plans referred to in Article 20a.</p> <p>2a. On the basis of a preliminary assessment of the circumstances, the authority referred to in paragraph 1 shall decide on the accommodation of a ship in distress in a place of refuge. The authority referred to in paragraph 1 shall ensure that,</p>
--	--	--

	<p>3. The authorities referred to in paragraph 2 shall meet regularly to exchange their expertise and improve the measures taken pursuant to this Article. They may meet at any time, on account of specific circumstances, at the initiative of one of them or of the Commission."</p>	<p>based on an assessment of the circumstances in accordance with the plans referred to in Article 20a, ships in distress are admitted to a place of refuge in all cases where the accommodation of the ship in distress in a place of refuge permits the risks associated with those circumstances to be reduced.</p> <p>2b. Member States shall respect the IMO Guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident in relation to the crew of a ship in distress in the waters under their jurisdiction.</p>
--	---	---

- 1) 山地哲也, 「船舶の避難場所に関する動向」, 『海上保安大学校研究報告』, 第51巻第2号2007, 148-149.
- 2) SOSREPシステムについて、山地哲也, 「海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)(二・完)ー英国 SOSREP 制度を参考としてー」, 『海上保安大学校研究報告』, 2005, 第50巻第2号113-144, 2006, 第51巻第1号76-104.
- 3) 欧州連合における Place of Refuge に係る検討状況について、前掲 1), 山地, 141-169.
- 4) ドナルドソン卿は、1993年1月英国北部シェットランド諸島で座礁したタンカー Braer 号事故に係る報告書も作成している。
- 5) *Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and their Command and Control*(ドナルドソン卿報告書), The Stationery Office Limited, 1999.
- 6) ドナルドソン卿報告書, 前掲 5), 4.6 等.
- 7) ここで「関与する」とは、船舶所有者が行うサルベージ活動に積極的に介入することのみならず、消極的措置として暗黙的に了解することも含み、SOSREP はサルベージ活動に対し「無視する」という選択肢は持ち得ないという趣旨である。
- 8) ドナルドソン卿報告書, 前掲 5), 6.22 等.
- 9) 1995年英国商船法(2003年海上安全法による改正)附則 3A パラグラフ 1(事故後の指示(Direction): 船舶に関するコントロール)の原文規定及び筆者仮訳について、前掲 2)中「海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)ー英国 SOSREP 制度を参考としてー」, 129-128.
 または、原文規定について、
 Available at: <http://www.opsi.gov.uk/acts/acts2003/30016--b.htm>(20.4.2007).
- 10) 英仏緊急時計画は、1978年5月18日に署名・締結された。この計画は、大規模な搜索救難事案、海洋汚染事案に対し英仏両国間の協力対応等について規定している。
- 11) ドナルドソン卿報告書, 前掲 5), 4.33 等.
- 12) ドナルドソン卿報告書, 前掲 5), 4.28, 4.29, 4.33, 4.41 等.
- 13) SCU は、次のメンバーで構成する。
 SOSREP、サルベージマネージャー、サルベージアドバイザー、船舶所有者代理、港長、英国海上保安庁汚染対応職員、環境団体連絡調整要員
- 14) 英国国家緊急時計画付録 K(National Contingency Plan for Maritime Pollution from Shipping and Offshore Installations, Appendix K)
 Available at:
http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dops_cp_environmental-counter-pollution/mcga-ncp/mcga-ncp-appendixk.htm(20.4.2007)
- 15) *British Shipwreck Menaces World heritage Devon Coast*, Environment News Service on 22.1.2007
 Available at:
<http://www.ens-newswire.com/ens/jan2007/2007-01-22-01.asp>(20.4.2007).
- 16) *Storm grows over Napoli's threat to world heritage coast*, Guardian, 27.1.2007
 Available at: http://www.guardian.co.uk/uk_news/story/0,1999837,00.html
 (3.5.2007).
- 17) Guardian, 27.1.2007, 前掲 16).
- 18) Guardian, 27.1.2007, 前掲 16).
- 19) Guardian, 27.1.2007, 前掲 16).
- 20) Environment News Service, 22.1.2007, 前掲 15).
- 21) Guardian, 27.1.2007, 前掲 16).

22) 英国国家緊急時計画付録 G(National Contingency Plan for Maritime Pollution from Shipping and Offshore Installations, Appendix K)

Available at:

http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dops_cp_environmental-counter-pollution/mcga-ncp/mcga-ncp-appendixg.htm(20.4.2007)

23) Place of Refuge については、その収容に係る意思決定手続等について、2003 年に開催された IMO 第 23 総会においてガイドラインを採択している。

Available at:

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FASSEMBLY%2F23%2FRES%2F949.pdf(17.4.2007).

24) 2007 年 2 月 1 日の運輸省閣外大臣 Dr. Stephen Ladyman の議会答弁について、

Available at:

<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200607/cmhansrd/cm070201/debtext/70201-0006.htm#07020135000005>(20.4.2007).

25) 2007 年 2 月 28 日の運輸省閣外大臣 Dr. Stephen Ladyman の議会答弁について、

<http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/cm200607/cmhansrd/cm070228/halltext/70228h0005.htm#07022869000492>(20.4.2007).

26) 欧州連合における船舶通航監視指令改正案の審議状況について、前掲 1), 山地, 152-155.

27) COM(2005) 589 final(23.11.2005), Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system

Available at:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0589en01.pdf (17.4.2007).

28) EU の意思決定手続の一つで、閣僚理事会及び欧州議会が同等の権限を有するもので、最終決定までに、閣僚理事会及び欧州議会で、それぞれ第二読会(審議)まで行われる。第二読会後に閣僚理事会が提案する「共通の立場」(修正案)に欧州議会が合意できない場合、「合同調停委員会」が設置され、共同案を検討することとなるが、共同案作成に至らない場合等には法案は廃案となる。

29) 「海上安全パッケージⅢの現状について(6月13日現在)」, LO第65号(2006.6.13)及び「欧州連合における海上安全及び海洋環境保護政策動向 LRO BULLETIN(2006-2/4分)」, LO第93号(2006.8.17), (社)日本海難防止協会ロンドン研究室報告。

30) 「欧州連合における海上安全及び海洋環境保護政策動向 LRO BULLETIN (2006-1/4分)」, LO 第 68 号(2006.6.19), (社)日本海難防止協会ロンドン研究室報告。

31) *Brussels pushes refuge case*, *Lloyds List*, 24.1.2007.

32) Prestige 号事故の際、スペイン政府は船体を沿岸域に収容することを拒否し、船体の沖出しを指示した。これにより船体が折損、沈没し、大量の油が海上に流出したとの主張がある。

33) 「欧州における海上安全及び快癒環境保護政策に関する調査研究－Place of Refuge に関する対応－」, LO 第 94 号(2004.8.9), (社)日本海難防止協会ロンドン研究室報告, 80-82.

34) 藤井良広, 『EU の知識〈第 14 版〉』, 日経文庫, 2005, 150.