

【研究ノート】 船舶の避難場所に関する動向
The movements corresponding to the issues of "Place of Refuge"

山地哲也
Tetsuya YAMAJI

〔目次〕

- 第1章 はじめに
- 第2章 主要海上災害事案
 - 第1節 Erika 号事故
 - 第2節 Castor 号事案
 - 第3節 Prestige 号事故
 - 第4節 主要海上災害事案を契機とした Place of Refuge 検討の動き
- 第3章 IMO における対応
 - 第1節 委員会等における審議
 - 第2節 Place of Refuge に係るガイドライン等
- 第4章 欧州連合における対応
 - 第1節 Erika 号事故パッケージ提案
 - 第2節 船舶通航監視指令
 - 第3節 欧州議会海上安全問題特別委員会
 - 第4節 海上安全パッケージⅢ提案
 - 第5節 船舶通航監視指令改正提案
- 第5章 研究のまとめ
 - 第1節 Place of Refuge 検討を巡る主要動向のまとめ
 - 第2節 考察

第1章 はじめに

1999年12月にフランスブルターニュ沖で発生したタンカーErika号による海上汚染事故を契機として、欧州連合では海上安全及び海洋環境保護政策推進を目的とするErika号パッケージ提案の一つとして、Place of Refuge(船舶の避難場所。なお、以下、本稿においては、“Place of Refuge”という¹⁾対応を含む「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」を採択した。本指令第20条には、欧州連合加盟国に対し、Place of Refugeへの船舶の収容に係る計画を策定するよう要請するものであった。

2002年12月にはスペインガルシア沖でタンカーPrestige号による海上汚染事故が発生し、Place of Refugeに係る対応はより一層の重要性を帯び、欧州連合では先に採択した「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」を改正し、Place of Refugeに係る対応の強化を図ろうとしている。

Place of Refugeについては、2003年IMO(国際海事機関。以下、“IMO”という)第23回総会において採択されたPlace of Refugeに関するガイドライン総会決議A.949(23)において、「支援を必要とする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」である旨定義している。この定義という支援を必要とする船舶については、船体損傷等により、油、液化ガス、ケミカル物質等の有害危険物をまさに流出し、または、流出しつつあり、あるいは、流出する可能性が大である場合が想定される。これら物質の移送・船体緊急修繕等のために、沿岸国内水、領海等の閉鎖域へ入域を要請する際には、船舶の状況、気象・海象条件、当該有害危険物の種類、量から判断して、沿岸国国民の人命の安全、環境保全、船舶航行安全などの安全、利益の保護と更なる被害の拡大防止の観点、さらには責任・補償制度の有無から、その入域の是非については、非常に困難な判断を要するものとなる。

Place of Refuge については、大規模海上災害事案、これを受けた IMO ガイドライン等を受け、欧州連合等で非常に活発な議論を見せている。本稿においては、これら欧州連合における Place of Refuge に係る対応について記述し、時系列的整理を図るとともに、これを踏まえ所要の考察を行うものである。

第2章 主要海上災害事案

ここでは、Place of Refuge の検討の契機となった海上災害事案について、その概要を紹介する。

第1節 Erika号事故

タンカーErika号(37,282DWT、事故当時船齢25年、マルタ船籍)は、1999年12月8日フランスのダンケルク港にて重油約31,000トンを積載してイタリアのリボルノ港に向け出港した。2日後の12月10日、14:00頃、英仏海峡を抜けてビスケー湾にさしかかったが、この頃から海象状況が悪化し常に甲板に青波が打ち上げる様になった。翌日11日、14:18には荒天を避けるため、180度反転したが、この時甲板上に亀裂が発見された。その後、避難のため、フランスのサンナザール港に向けるが、その頃には風力8~9、波高は6~7mとなっていた。そして12月12日06:04分、遂に、ブリュターニュ沖で船体は2つに折損した。乗組員は本船上に残った船長以下5名と救命ボートで先に脱出した21名全員がヘリコプターにより救出された。

2つに折損した船体のうち、前部は12日深夜から13日未明にかけて沈没、また、外洋タグボートにより曳航中であつた船体後部は13日の17:15に沈没した。

この事故で約14,000トンの重油が流出したと推定される。この重油は観光地として、また、カキやムール貝の養殖、そして海鳥の越冬地としても有名なブリュターニュの400kmに及ぶ海岸に大規模な汚染をもたらした。

第2節 Castor 号事案

タンカーCastor 号(30,068DWT)は、2000年12月、積荷としてガソリン約30,000トンを積載し、黒海から地中海を航海中、荒天下の西部地中海モロッコ沖合において、メインデッキに亀裂を発生し、船体が爆発する危険が生じた。Castor 号は、ロイズ標準様式によるサルベージ契約に基

づき、救助船を手配し、サルバー(Tsavliris)により曳航された。船体亀裂は深刻であることが判明し、サルバーは Castor 号を修理のため入港させる前に船体に生じる応力を軽減するために積荷油のガソリンを移送することを決断し、積荷油移送作業を行うために地中海沿岸 8 カ国の当局に対し、閉鎖海域への入港を認めるよう要請したが、いずれも拒否された。地中海沿岸国は Castor 号の自国閉鎖海域への入域を認めなかったため、1 ヶ月以上の長期にわたり地中海を漂流した後、サルバーは Castor 号を西部地中海から 2,000 マイル曳航し、翌年 2 月、公海上での船舶間の積荷油移送作業を実施することを余儀なくされ、積荷油移送作業を完了した。

第3節 Prestige 号事故

タンカー Prestige 号(42,820GT)は、積荷として 77,000 トンの重質燃料油を積載し、Latvia の Ventspils からシンガポールに向け航海中、荒天下のスペイン Cape Finisterre 沖 30 マイルの海域において船体に損傷を生じた。Prestige 号は、2002 年 11 月 14 日、サルベージ船舶が最初のタグラインを確保するまでに沿岸 5 マイルの海域まで漂流していた。サルバーはスペイン当局に対し、避難のための閉鎖海域への入域を要請したが当局はこれを拒否し、別途、Prestige 号を沖合に曳航する旨の指示を発した。その後、気象条件は悪化し、船体は 2 つに折損、スペインの Vigo 西方 170 マイルの海域(水深約 3,500m)に沈没し、積荷油の大半が船体から流出した。

800km に及ぶスペイン西岸(270 カ所の海岸を含む)が流出油に汚染され、この流出油はポルトガル水域にも達した。沿岸の油除去作業は欧州各国の協力を得つつスペイン当局により実施された。汚染水域は漁業活動が盛んな海域であり、スペイン政府は漁業活動を禁止した。本件事故による補償要求額は国際油濁補償基金の補償限度額(135 百万 SDR、170 百万 US ドル、117 百万英国ポンド)を超えるものとなった。

第4節 主要海上災害事案を契機とした Place of Refuge 検討の動き

Erika 号事故を受け、欧州連合では、海上安全・海洋環境保護を目的とした Erika 号事故パッケージ提案(第 I パッケージ提案(2000 年 1 月)及び第 II パッケージ提案(2000 年 12 月))の審議を行った。このうち第 II パッケージ提案には、「船舶通航監視及び情報システムに関する指令」提案を含み、採択された指令第 20 条において、欧州連合加盟国に対する Place of Refuge 収容計画策定義務を課している。

Castor 号事案の後、これを踏まえ IMO において本格的に Place of Refuge に関する検討が開始された。

2002 年 11 月、スペインガルシア沖にて発生した Prestige 号事案を受け、欧州連合における Place of Refuge に関する検討が加速し、同時に IMO における Place of Refuge に関するガイドライン決議案の審議に影響を与えた。

現在(2006 年 11 月)、欧州連合においては、船舶通航監視及び情報システムに関する指令で規定した Place of Refuge に係る対応策の強化を図る

べく、同指令の改正作業を実施している。

第3章 IMO における対応

第2章第2節に記述した Castor 号事案(2000年12月発生)を契機に Place of Refuge への関心が一層高まり、IMO 事務局長は IMO 関係委員会等において本件を重要課題として位置づけ、Place of Refuge に関するガイドライン作成に向けた審議方針を表明した。主な委員会等の審議概要は次のとおりである。

第1節 委員会等における審議

(1) 第74回海上安全委員会(2001年5月)

2001年5月に開催された第74回海上安全委員会(MSC74)において、Port of Refuge、Place of Refuge について審議され、IMO 事務局長(当時、Mr. O'Neil)は「IMO において最重要課題として本件に取り組む時である(The time had come for the Organization to undertake, as a matter of priority.)」旨の意見を表明し、本件に係る審議の方向性を提示した。

これは、検討期限を2003年とし、関連小委員会として、航行安全小委員会(NAV)を調整小委員会とし、これに平行して海洋環境保護委員会(MEPC(そのうち OPRC 作業部会))、法律委員会(LEG)、通信捜索救助小委員会(COMSAR)等においても必要な検討を行うこととなった。

(2) 第47回航行安全小委員会(2001年7月)

(1) 第74回海上安全委員会の審議を踏まえ、海上安全委員会の下部小委員会の一つである航行安全小委員会において Place of Refuge について重要課題として検討するよう指示し、次の内容を含むガイドライン総会決議案について審議することとなった。

① 遭難船舶に対し提供される Place of Refuge に関し沿岸国が執るべき措置

② Place of Refuge に関連する危険性の評価

③ Place of Refuge が必要となる場合に、遭難船舶の船長がとるべき措置(当該船舶船上、付近にある船舶、サルベージ業者、沿岸国によるものを含む)。第47回航行安全小委員会(NAV47)は起案部会を設置し、Place of Refuge のガイドラインに係る基本的枠組み(General, Action of masters in need of place of refuge, Action expected of coastal States, Evaluation of risks associated with the provisions of place of refuge)を作成(NAV47/13 ANNEX19)²し、次回会合(第48回航行安全小委員会、2002年7月開催)において関係各国、機関等のコメントを求めることとした。

(3) 第48回航行安全小委員会(2002年7月)

2002年7月に開催された第48回航行安全小委員会(NAV48)においては Place of Refuge のガイドライン審議のための作業部会を設置、フランス提案文書(NAV48/5)³を基本文書として Place of Refuge に関するガイドラインの検討を実施し、合わせて、海上災害事案が発生した船舶の Place of Refuge への収容について各国の調整窓口として位置づける MERC (Maritime Emergencies Reception Centre)の設置に関する総会決議案につ

いても検討を行った。

作業部会の報告を受け、第48回航行安全小委員会(NAV48)全体会合においては、Place of Refuge に関するガイドラインの再検討を実施した。また、当初 MERC として提案された事項は MAS(Maritime Assistance Services)として総会決議案の策定を検討することとした。

第48回航行安全小委員会(NAV48)は、Place of Refuge ガイドライン等の検討に際し、人命の安全が関連する場合においては「1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約」(以下、「SAR条約」という)が適用され、SAR条約関係規定と Place of Refuge に係るガイドラインが重複適用される事案については、人命救助優先の観点から捜索救助活動を先に実施することを確認した。

第48回航行安全小委員会(NAV48)の検討結果は、Place of Refuge に係るガイドライン総会決議案、及び、MASに係る総会決議案として、NAV報告書(NAV48/19 ANNEX12 及び ANNEX13)⁴中にそれぞれ記載した。

第48回航行安全小委員会(NAV48)は、Place of Refuge については最重要事項として、関係委員会・小委員会の提案を考慮しつつ、次回第49回航行安全小委員会(NAV48) (2003年6月開催)において Place of Refuge に係るガイドライン総会決議案、及び、MASに係る総会決議案の最終案を作成し、最終案について海上安全委員会の審議を経ることなく、直接、2003年11月に開催される第23回総会に提出することについて、次回(第77回)海上安全委員会に対し承認を求めることとなった。

(4) 第86回法律委員会(2003年4月)

2003年4月に開催された第86回法律委員会(LEG86)においては、Place of Refuge への船舶の入域に係る責任補償問題を中心に審議が行われた。

この中で第86回法律委員会(LEG86)においては、海上災害事案に関連する責任・補償については現行(LEG86 当時)の関係条約(「1992年の油による汚染損害について民事責任に関する国際条約(1992CLC)」、「1992年の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(1992FC)」)のほか、未発効ではあるが、「2001年の燃料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(2001バンカー条約)」、「1996年の危険物質及び有害物質による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(1996HNS条約)」、「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する1996年の議定書(1996LLMC)」⁵でカバーされるとの広い合意が得られた。これについては、すべての船舶が強制保険要件に合致するわけではなく、また、すべての国が関係条約の締約国であるわけではないことから、實際上、ギャップも生じる可能性があることを認めた。この問題に対しては、オブザーバーである CMI(the Comité Maritime International: 万国海法会)において各国に対する調査を実施し、その結果を踏まえさらなる検討を行うこととなった(LEG/86/8/2)⁶。

Place of Refuge に関する責任・補償問題は法律委員会(LEG)において別途、検討を行うことから、Place of Refuge に関するガイドライン総会決議案に「本ガイドラインは、船舶の Place of Refuge への収容の承認又は

拒否に係る決定から発生する損害の責任及び補償問題について言及するものではない」(These Guidelines do not address the issue of liability and compensation for damage resulting from a decision to grant or deny a ship a place of refuge.)旨の規定を追加した。

また、Place of Refuge に関するガイドライン総会決議案序文に、「(IMO 総会は、)法律委員会(LEG)に対し、重要事項として、委員会自身の見地から沿岸国の費用及び／又は補償をカバーする金銭的保証の規定を含む事項を審議し、適当な措置をとることを要請する」(The Assembly requests the Legal Committee to consider, as a matter of priority, the said Guidelines from its own perspective, including the provision of financial security to cover coastal State expenses and/or compensation issues, and to take action as it may deem appropriate.)旨の規定を追加した。

(5) 第 77 回海上安全委員会(2003 年 5～6 月)

2003 年 5～6 月に開催された第 77 回海上安全委員会(MSC77)においては、2002 年 7 月に開催された第 48 回航行安全小委員会(NAV48)で検討を行った Place of Refuge に係るガイドライン総会決議案及び MAS に係る総会決議案(第 48 回航行安全小委員会(NAV48)報告書((3)記述、NAV48/19 ANNEX12 及び ANNEX13)に対する各国等の提出文書について審議を行った。

この中で、2002 年 11 月のタンカー Prestige 号事案の一当事国となったスペインは従来審議してきた Place of Refuge に係る根本的理念とは異なる意見を提出(無限責任に対する金銭的補償を有する船舶を”safety ship”とする提案等、MSC77/8/5～7⁷)したものの、第 77 回海上安全委員会(MSC77)全体会合で各国等からの支持を得ることができず、エディトリアルな改正意見等を除き、次回の第 49 回航行安全小委員会(NAV49)(2003 年 6～7 月開催)における検討対象としないことを確認した。

また、国際海上保険連合(IUMI)は、Place of Refuge に関し、条約化を求める意見を提出した(MSC77/8/2⁸)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総会決議案及び MAS に係る総会決議案の採択を実施することを確認した。

さらに、Place of Refuge に係る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た。

(6) 第 49 回航行安全小委員会(2003 年 6～7 月)

2003 年 6～7 月に開催された第 49 回航行安全小委員会(NAV49)においては、総会決議案の起草グループを設置し、前回(第 48 回)航行安全所委員会報告書(NAV48/19 ANNEX12 及び ANNEX13)に記載された案文をベースに Place of Refuge に係るガイドライン総会決議案及び MAS に係る総会決議案の最終案文起草作業を実施した。

Place of Refuge に係る船舶と沿岸国間の権利のバランス関係について審議が行われ、Place of Refuge に係るガイドライン総会決議案序文に、「(IMO 総会は、)Place of Refuge への入域を求める船舶の権利と沿岸を保

護する沿岸国の権利のバランスの必要性を認識する」(The Assembly, also recognizing the need to balance both the prerogative of a ship in need of assistance to seek a place of refuge and the prerogative of a coastal State to protect its coastline.)旨の規定が追加された。

(7) 第23回総会(2003年11～12月)

2003年11～12月に開催された第23回IMO総会(Assembly23)において、Place of Refugeに関するガイドライン総会決議A.949(23)⁹及びMASに関する総会決議A.950(23)¹⁰を採択した。これら総会決議の概要については、次節においてその概要を紹介する。

(8) 第90回法律委員会(2005年4月)

2005年4月に開催された第90回法律委員会(LEG90)において、大半の加盟国等は、「Place of Refugeに関連し、現時点においては新条約の必要はない。現行の責任・補償に関する条約は、油濁損害に対し有効に機能している。しかし、すべてのこれらの条約が発効しているわけではなく、責任・補償体制にギャップが存在するのは事実である。対応方策は、新条約の採択、現行条約の改正によるものではなく、現行条約を批准、実行するべきである」との意見を表明し、第90回法律委員会(LEG90)も同様に総括している。

第2節 Place of Refugeに係るガイドライン等

(1) Place of Refugeに係るガイドライン IMO 総会決議

本ガイドラインは、その名称を「支援を要する船舶の Place of Refuge に関するガイドライン(Guideline on Place of Refuge for Ships in need of Assistance)」とし、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まとめており、概要は次のとおりである¹¹。

全体は、総論、船長又は救助業者へのガイドライン、及び、沿岸国へのガイドラインの3章から成る。また、付録として、適用可能な条約、リスク評価のガイドラインが添付されている。

第1章の総論では、「Place of Refugeを提供する目的」として、人命の安全に関連している場合はSAR条約に従い、船舶が支援を必要とし、人命の安全が関連しない場合にはこのガイドラインによるとした。「支援を要する船舶」を定義して、「船舶上にある者の救助を要する船舶を除き、船舶の喪失又は環境上若しくは航海上の危険性を生じさせる状況にある船舶」とした。

第2章の「船長又は救助業者に要求される行動に関するガイドライン」では、船長が(要する場合には、船会社又は救助業者の支援を得て)、支援を求める理由を特定して、沿岸国当局の新たな窓口となる部署であるMAS(Maritime Assistance Service、第23回IMO総会で成立した別決議により、本ガイドラインに関連して新設されることになった部署)に連絡することとされた。その後、船長等は、沿岸国による承認により、必要な対応措置をとることになる。

第3章の「沿岸国に期待される行動に関するガイドライン」では、沿

岸国が前述の MAS を設けて対応し、当局は、Place of Refuge に関して、入域を承認した場合の長所、短所について客観的分析を行うこととし、その分析要素を規定した。また専門家による分析の必要性について指摘して、必要かつ時間的な余裕がある場合には、沿岸国の専門性を有する検査チームが船舶に乗船して、データを収集しなければならない、と規定した。これに基づいて行われる意思決定については、「沿岸国は、Place of Refuge への入域を認める義務を負わないが、公平な見地ですべての要素及びリスクを考量して、合理的に可能である場合には Place of Refuge を与えなければならない」とした¹²。

(2) MSA(Maritime Assistance Services)に係る IMO 総会決議

本総会決議は、(1)記述「Place of Refuge に係るガイドライン IMO 総会決議」で定める沿岸国当局の連絡窓口となる MAS(Maritime Assistance Service)について規定している。全体は、前文、付属書 1、付属書 2 及び付録で構成される。付属書 1 において船舶関連事故発生時における強制的報告に関する IMO 関係規則について規定し¹³、付属書 2 においては MAS のガイドラインとして、MAS の設置、情報公開、責務、運用、通信について必要事項を規定、また、付録として各国 MAS に対する連絡方法等の IMO 通報様式を添付している¹⁴。

第 4 章 欧州連合における対応

第 1 節 Erika 号事故パッケージ提案

(1) 欧州連合においては、欧州委員会の運輸・エネルギー総局(DG-TREN : Directorates General-Energy and Transport)が、既述(第 2 章第 1 節)した Erika 号事故(1999 年 12 月発生)を受け、翌年(2000 年)早々の 1 月 6 日、Erika 号事故パッケージ第 I 提案として、ポートステートコントロール(以下、「PSC」という)の強化、船舶検査機関の強化、シングルハルタンカー早期フェーズアウトを内容とする安全対策の提案を表明した。その後、2000 年 12 月 6 日、長期的課題として、欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)の設立、欧州における船舶通航監視及び情報システム確立、欧州水域における油汚染に対する第 3 層補償制度設定を内容とする Erika 号事故パッケージ第 II 提案を発表した。これらのパッケージ提案については、次のとおり結果を得ている。

① Erika 号事故パッケージ第 I 提案(2000 年 1 月 6 日発表)

- 1) PSC の強化:PSC に関する指令(Directive 1995/21/EC)¹⁵を改正(2001 年 12 月 6 日採択、Directive 2001/106/EC)
- 2) 船舶検査機関の強化:船舶検査機関に関する指令(Directive 1994/57/EC)を改正(2001 年 12 月 19 日採択、指令 2001/105/EC)
- 3) シングルハルタンカー早期フェーズアウト:シングルハルタンカー早期フェーズアウトに関する新規則¹⁶採択(2002 年 2 月 18 日、2002/417/EC)

② Erika 号事故パッケージ第 II 提案(2000 年 12 月 6 日発表)

- 1) 欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)の設立:欧

州海上保安庁設立新規則採択(2002年6月27日、2002/1406/EC)

- 2) 欧州における船舶通航監視及び情報システム確立：船舶通航監視及び情報システムに関する新指令採択(2002年6月27日、2002/59/EC)
- 3) 欧州水域における油汚染に対する第3層補償制度設定：1992年の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の2003年の議定書採択(2003年5月16日)¹⁷

第2節 船舶通航監視及び情報システムに関する指令

- (1) Erika 号事故パッケージ第II提案で採択した「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)は、全32条で構成され、欧州域における船舶の通航監視及び情報システムを確立し、「海上交通に係る安全性及び効率性の向上を図り、捜索救難活動を含む海上における事故、潜在的危険性に対する関係機関の対応を改善し、船舶による海洋汚染の防止・発見に資する」ことを目的としている(船舶通航監視指令第1条筆者仮訳)。
- (2) 船舶通航監視指令は、第20条で“Place of Refuge”として、次の通り規定している。筆者仮訳及び原文(英語)を記す。

第20条(Place of Refuge)

加盟国は、関係機関と協議のうえ、IMOによって策定された関係ガイドラインを考慮し、困難な状況にある船舶を、その管轄下にある水域に収容するための計画を立案しなければならない。本計画は、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Place of Refugeに入域可能となるよう、運用及び環境を考慮した必要な調整及び手続を含むものでなければならない。加盟国が必要かつ可能と認識する場合には、本計画は、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。

困難な状況にある船舶を収容するための計画は、要求に応じて活用できる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日まで前パラグラフに関する措置を通報しなければならない。

Article 20(Place of Refuge)

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.

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.

- (3) 船舶通航監視指令第20条に基づき、欧州連合加盟国は2004年2月5

日までに収容計画を策定・提出する義務が課された。その後、2002年11月に発生したタンカーPrestige号事故の影響を受け、同年12月に開催された欧州連合運輸閣僚理事会は収容計画提出期限の前倒しを決定した。その結果、2003年7月1日までに欧州連合加盟国は予備計画を作成し、欧州委員会に提出することとなった。しかしながら、2003年7月1日の時点において欧州連合加盟国の対応は、欧州委員会の要求を充足するものではなかった¹⁸。これは、当時のすべての欧州連合加盟国が油汚染被害及び準備・対応について一定のレベルに達していたわけではないことを原因とする¹⁹。また、Place of Refugeへの船舶の収容計画に関する方針について、欧州委員会等においても見解が分かれ、「(Place of Refugeの)具体的候補域のリスト化」、または、「(候補域のリスト化ではなく)船舶のPlace of Refuge収容に係る意思決定過程の確立及び施設の配置」のいずれを求めるのかについて意見の相違が生じた。欧州委員会副委員長兼運輸・エネルギー総局担当コミッショナーLoyola de Palacio 女史(2002年当時)は前者の考えを有し、他方、欧州委員会及び欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)は後者の立場であった。

- (4) 2003年9月中旬の時点で、欧州連合加盟国はPlace of Refugeへの船舶の収容に関する予備計画を欧州委員会に提出した。各国の計画の内容・分量は様々であり、ドイツ、オランダ、デンマーク、英国及びノルウェー²⁰については実質的内容を有していたものの、他の加盟国については顕著な進展を認めるものではなかった。これを受け、欧州委員会は、2003年11月から計画的に欧州連合加盟国及びノルウェーの関係当局を訪問した。この訪問は、個々の欧州連合加盟国がPlace of Refuge対応に関し、どの程度の準備を行っているかを調査・評価するとともに、油濁対応の分野で欧州連合の目標レベルを下回る欧州連合加盟国に対しては所要の支援を行うことを目的とするものであった。
- (5) 船舶通航監視指令第20条に基づき、当初のPlace of Refugeへの船舶収容計画提出期限であった2004年2月5日までに欧州委員会に提出された欧州連合加盟国の計画に対し、欧州委員会及び欧州海上保安庁が評価した結果は次の通りである。この評価からは、すべての加盟国が期限までに収容計画を提出したわけではなく、また、策定・提出した場合であっても、すべてがPlace of Refugeについて積極的な対応姿勢をとるものでもなく、また、(4)の欧州委員会の各国当局訪問が実効性を上げたものとは言い切れない状況であった。

- ① デンマーク：22カ所のPlace of Refuge候補域のリストを公表²¹
- ② ノルウェー：長年にわたり80～90カ所のPlace of Refugeのリストを保有し、これを使用する予定
- ③ ベルギー：Place of Refugeを設定し、法的枠組みを検討
- ④ スウェーデン：Place of Refugeに係る計画を提出
- ⑤ オランダ：Place of Refuge設定に係る法的枠組みが不明確
- ⑥ 英国：長年にわたり、有効かつ信頼できるPlace of Refugeに係る計画を保有

- ⑦ フランス：法的枠組みを検討中であり、Place of Refuge リストの公表については未定
 - ⑧ ドイツ：Place of Refuge 候補域のリストを準備したが、公表については未定
 - ⑨ スペイン：Place of Refuge に関する新規法令(Royal Decree)を準備²²。
この法令では、Place of Refuge への入域船舶については無限責任を求めることとしており、スペイン水域において Place of Refuge への入域を行うことは實際上極めて困難
- (6) 2004年3月4～5日の両日、欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)は Place of Refuge に関するワークショップを開催した。これは、欧州連合加盟国間で Place of Refuge の最適実行に関する情報交換を行うことを目的とし、当時の欧州連合加盟国 15 カ国と 2004 年 5 月 1 日に新たに欧州連合に加盟する 10 カ国が参加した。欧州海上保安庁は本ワークショップに関し、何ら公式文書は作成・公表しなかったが、油流出により引き起こす危険状態に対応するための欧州連合加盟国間の最も有益な協力方策について焦点を当てたものであった。

第3節 欧州議会海上安全問題特別委員会

欧州議会は、Erika 号、Prestige 号等の大規模海上災害事案を受け、海上安全問題に係る特別委員会(Temporary Committee on Safety at Sea、“MARE”と呼称)を設置し、2003 年 11 月 26 日から 2004 年 4 月 5 日までの間、審議を実施し、2004 年 4 月 21 日に開催された欧州議会全体会議において報告書を採択した。本特別委員会の審議結果は、欧州連合内において形式的に法的拘束力を有するものではないものの、事実上、欧州委員会に対し法令改正等の提案を行うよう求めたものであり、これが次節に記述する「海上安全パッケージⅢ(MSP3)」提案の一つの契機になっている。本特別委員会報告書²³では、Place of Refuge について次のように記述している。

- ① いくつかの欧州連合加盟国が船舶通航監視指令を完全に実施していないことを遺憾に思う。特に、同指令第 20 条は困難な状況にある船舶に対し Place of Refuge を提供するための計画立案について規定している。
- ② 各沿岸欧州連合加盟国に対し、海上緊急事案に対応するための明確な意思決定・命令系統を策定し、すべての関係機関に対し強制的効力を及ぼす意思決定を行うための権限及び専門性を独立した当局に付与することを要請する。これは特に、緊急係船、入港に関連する選択及び強制的権限を有する地位に関するものである。
- ③ 欧州委員会が実施する Place of Refuge 対応計画の策定及び内容を確認するための欧州連合加盟国に対する訪問調査の実施は望ましいものである。欧州委員会に対し、提出された計画の評価及び訪問の早期完了を要請し、調査結果を欧州議会及び閣僚理事会に提出し、対応計画のどの部分を公表するのかについて明確化することを求める。

- ④ 欧州委員会ができるだけ早期に Place of Refuge に関する金銭的保証に関する提案を行い、現行国際条約により既にカバーされる補償範囲について明確化することを求める。また、欧州連合加盟国及び欧州連合に対しこれら条約を早期に批准することを要請する。
- ⑤ 欧州委員会に対し、欧州水域の船舶に対する強制保険の導入範囲の調査について要請する。これは、海上事故発生時、社会環境コストと同様、Place of Refuge に対する損害及びコストについても、船舶所有者から回収するようにするためである。米国と同様、自然環境遺産に対する社会的及び回収可能な損害に対する補償を促進する観点から、欧州連合全域に共通する海上災害評価手法を導入する提案を求める。
- ⑥ 2003 年 12 月の IMO 第 23 回総会において、避難港(Ports of Refuge)に関するガイドライン及び IMO 加盟国に対する任意的監査スキームの導入が採択されたことを歓迎する。しかしながら、このシステムが遅滞なく強制化され、また、監査結果が公表されることを求める。

第 4 節 海上安全パッケージⅢ提案

2005 年 11 月 23 日、欧州委員会は、Erika 号事故第 I 及び第 II パッケージ提案に続く「海上安全パッケージⅢ」を提案した。これは、Erika 号事故(1999 年 12 月)及び Prestige 号事案(2002 年 11 月)からそれぞれ、5 年及び 3 年を経過した後、更なる海上安全及び海洋環境保護の強化策として作成したものであり、欧州委員会は第 3 節において記述した欧州議会海上安全問題特別委員会の報告書等を踏まえ、海上安全パッケージⅢ提案を Communication(2005)585 として公表した²⁴。海上安全パッケージⅢは 7 項目の提案から成り、その概要は次の通りである²⁵。現時点(2006 年 11 月現在)において、共同決定手続(Co-decision Process)²⁶に従い、欧州議会及び閣僚理事会において審議が進行中である。

① PSCに係る改正指令案

PSCに関する 指令(Directive 1995/21/EC)を全面的に改正し、条文を簡素化し、現行の検査目標25%システムを廃止。欧州の港湾において、すべての危険船舶を検査するための新ターゲットシステムの導入等を提案

② 旗国の基準に関する新規指令案

IMO強制要件の実施に関するコードのパート1 及びパート2 並びに関連する監査スキーム(2005年11月のIMO総会にて採択されたIMOの任意の監査スキーム)の欧州連合加盟国への強制化等を提案

③ 船舶検査機関に係る改正指令案

船舶検査機関に関する指令(Directive 1994/57/EC)を全面的に改正し、案文の簡素化、欧州連合加盟国の代行として旗国業務を行う船舶検査機関に係る承認システムの抜本的改正等を提案

④ 海難調査に係る新規指令案

各欧州連合加盟国に常設の独立した海難調査機関の設置を強制化するとともに、複数国が関与する海難調査の調整方法、欧州海上保安庁

(EMSA)への海難データベース構築等の海難調査に係る業務の付加等を提案

⑤ 船舶通航監視指令に係る改正指令案

船舶通航監視指令(2002/59/EC)について、AIS(Automatic Identification System)やLRIT(Long Range Identification Tracking)等の科学技術の発展に伴う改正、及び、Place of Refugeへの対応の強化策に関する改正を提案(内容は次節において記述)

⑥ 船主に係る民事責任と金銭的責任に関する新規指令案

欧州連合加盟国に対する「1996LLMC」への批准の強制化並びに欧州連合加盟国管轄海域内において、同条約の非締約国籍船舶に対する一定の場合における責任制限の権利の喪失、及び、すべての船舶に対する同条約の2倍の金銭的責任の強制化等を提案

⑦ IMOアテネ条約(旅客に対する責任と補償に関する条約)の欧州連合法令化に係る新規規則案

海上における旅客及びその手荷物に関する2002年のAthens議定書について、適用範囲を国内航路及び内水航行に拡大した上で、欧州連合法令化等を提案

第5節 船舶通航監視指令改正提案

第4節において記述した海上安全パッケージⅢのうち、Place of Refugeへの対応について強化策を図るため、欧州委員会 Communication (2005) 589 final²⁷において、船舶通航監視指令に係る改正指令案を以下の通り提案している。

(1) 船舶通航監視指令改正の趣旨は次の通りである。

- ① 船舶通航監視指令を採択した2002年6月以降、本指令第20条に規定するPlace of Refugeについて、欧州委員会は、欧州海上保安庁の支援を得て、加盟国に対する訪問調査及び会合を実施し、本指令の協調的及び効果的实施に係る共通基準・原則の強化を図ってきた。
- ② 困難な状況にある船舶のPlace of Refugeへの収容に係る枠組みを強化することにより、事故及び汚染のリスクを減少させ、汚染発生、または、汚染のリスク対応について当局が執る行動を改善し、環境に対し直接的に影響を及ぼすことが可能となる。
- ③ Place of Refugeに関連し、欧州委員会は、欧州海上保安庁の支援を得て、欧州連合加盟国の参加を得、3回の会合を実施した。この作業は、Place of Refugeへの対応についてどのような義務があるのかを明確化するのに有益であった。海運会社は、船舶自体が緊急の状態にあること認識する場合に、その状態に効果的に対応する運用上の手続を改善する必要性、及び、船舶の収容に関連して生じる経済的損害の保証に係る問題の重要性を強調した。
- ④ 欧州委員会は、船舶通航監視指令に係る改正指令案検討に際し、次の文書等を参考とした。
 - a) 欧州議会海上安全問題特別委員会²⁸報告書

- b) 欧州委員会(欧州海上保安庁支援)による欧州連合加盟国当局の Place of Refuge に係る実行評価結果
 - c) IMO による審議結果(特に、IMO において採択された Place of Refuge 関連ガイドライン等²⁹⁾)
- ⑤ 現行の船舶通航監視指令は、困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容について、欧州連合加盟国に対し、対応計画を策定することを求めている。しかしながら、本指令施行後、対応計画及び関係当局の責任について、欧州連合加盟国間で認識・実行の相違が認められる。これらの点については、現行規定を改正することにより明確化を図らなければならない。
- ⑥ Place of Refuge に係る手続きに対する欧州連合加盟国間の認識の相違を早急に統一するためには、現行の船舶通航監視指令の一部の規定について改正を行うのが最も適切な方策である。このため、各欧州連合加盟国において Place of Refuge に係る計画が統一的に適用されるよう、Place of Refuge についての実行を調和させるべく、規定の改正を実施する。これにより、重大な汚染を防止することが可能である。
- (2) (1)の趣旨を踏まえ、船舶通航監視指令について次の通り改正を提案している。
- ① 前文
- a) 船舶通航監視指令は、海上事故の結果を局限化するために、欧州連合加盟国が必要に応じ、困難な状況にある船舶を最良の状況にある港又はその他の閉鎖域に収容する計画を策定することを求めている。
 - b) 船舶通航監視指令採択の後、IMO において Place of Refuge に関連するガイドライン等が採択され、これに続き、欧州委員会、欧州海上保安庁及び欧州連合加盟国間で共同の作業を実施した。今後は、困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容について効果的な実行を図り、欧州連合加盟国に課す義務の範囲を明らかにするために、Place of Refuge に関する対応計画に含むべき基本的な項目を明確化する必要がある。
 - c) 海上事故発生の際、船体の損失、または、環境・航海上の障害が発生する可能性がある状況においては、困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容に関する決定を行わなければならない可能性がある。このために、関係当局は Place of Refuge に係る計画に記述する情報に基づき、予備状況評価を実施すべきである。
 - d) 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。

- e) 対応計画を策定する際には、欧州連合加盟国は、Place of Refuge 候補域のリスト化を図るべきである。これにより、海上事故発生の際、権限ある当局は困難な状況にある船舶の収容について最も適切な場所を明確かつ迅速に特定することが可能となる。このリストには、候補域の物理的、環境上、経済的特徴に関する、また、困難な状況にある船舶の収容を容易にし、事故又は汚染の結果に対応する装備及び施設に関するすべての適切な情報含むべきである。
- f) 困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容の是非について決定する権限を有する権限ある当局のリスト化が重要であり、アラートを受信し、措置する責任のある当局のリストを作成し、適切に公表すべきである。欧州連合加盟国は、欧州委員会に対し、Place of Refuge の候補域のリストを提出すべきである。このリストは、支援オペレーションに従事する関係者／団体、また、収容計画及び Place of Refuge に関する適切な情報にアクセスする、海上緊急事案により影響を受ける可能性のある近隣の欧州連合加盟国当局にとって有益なものとなる。
- g) 困難な状況にある船舶の収容により、物品、人及び環境に実質的な損害をもたらす可能性がある。このため、意思決定に先立ち、関係当局は、当該船舶について Place of Refuge への収容に関連して生ずる費用及び損害に対し適当な補償を行うための保険又は他の金銭的保証が付されているかどうかについて確認できるようにすべきである。このような保険又は金銭的保証が付されていない場合においても、関係当局は、当該船舶の収容、または、収容の拒否によって生じる要素及びリスクの評価を行うべきである。

② 条文改正案

(1)の改正趣旨及び(2)①の条文改正前文の内容を具体化するために、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。現行規定—改正提案対象の形式で表1として本稿末にまとめる。

第5章 本研究のまとめ

第1節 Place of Refuge 検討を巡る主要動向のまとめ

ここまで主として、Place of Refuge 検討の経緯となった主要海上災害事案(第2章)、IMOにおける対応(第3章)、欧州連合における対応(第4章)を記述することにより、Place of Refuge を巡る動向を記述した。これらを時系列的に捉えるために、改めて本稿末、表2に「Place of Refuge 検討を巡る主要動向一覧」として整理する。

第2節 考察

Place of Refuge については、IMOにおいてガイドライン等が策定されたものの、その対応を巡っては欧州連合において欧州議会海上安全問題特別委員会における審議等を踏まえ、船舶通航監視指令上の Place of

Refugeに係る規定の改正作業に見られるように、対応方策が強化の方向に向かうべく検討途上にある。Place of Refuge への船舶収容に係る責任・補償問題については、不確定な部分があるとの前提で、現在、万国海法会(CMI)等において所要の検討を行っている。ここでは、現時点において認められる Place of Refuge に対する課題等を取り上げ、これに著者の考えを加えることにより、本稿の考察とする。ここに掲げるものは、それぞれが Place of Refuge への対応について大きな課題となるものであり、現時点で確固たる結論が出るものではない。今後、可能である限り早急に検討されなければならない問題として提起する意味もある。著者は、大規模海上災害事案にあつては、これまでの事例等を踏まえ、船舶の Place of Refuge への収容について積極的な検討を進めるべきとの立場であり、そのためには克服すべき課題は非常に大きく、厚いものであると認識しているところであり、今後も更なる研究を進めていく所存である。

- (1) Castor 号事案(2000 年 12 月)等を踏まえ、IMO において採択された Place of Refuge に係るガイドラインは、その審議過程から採択文書について強制的性格を有するものか、または、任意的性格を有するものか議論がなされていた。Place of Refuge については、海難、船体損傷等に遭遇し、困難な状況にある船舶について、沿岸国の閉鎖域である Place of Refuge に入域することについて当該船舶側が入域の権利を有するのか、沿岸国側が収容の義務を有するのか、国際的に確立した制度、慣習はない³⁰。当初、IMO が目標とした 2003 年の文書採択期限までに一応の決着を見るためには、強制的性格を有する文書とするために審議する時間的猶予はなかったものと思料される。このため、任意的性格であるガイドラインに留め、加盟国等に対する文書遵守の強制力はないものとして取り扱うのが現実的であったようである。このため、Place of Refuge に係るガイドラインの取り扱い、及び、その実行については、現状においては各国の判断に委ねられることになる。
- (2) Place of Refuge に係るガイドライン等の審議のために、IMO 海上安全委員会(MSC)の下部小委員会である航行安全小委員会(NAV)の下に設置された作業部会における雰囲気は、困難な状況にある船舶に Place of Refuge 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ように思われる。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 Place of Refuge 候補域の気象・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ていた。ガイドラインの取り扱い、及び、その実行は(1)のとおり各国に委ねられることになろうが、

判断の合理性推定の一指標であることが現時点でのガイドラインの最大限の効用となるものと考ええる。このため、逆なとらえ方をすれば、何らかの Place of Refuge に関連する海上災害事案が発生した場合には、沿岸国は、任意的性格であるとしても本ガイドラインの存在を前提に入域・収容の是非を判断する必要性が生じることとなると考えられ、入域の諾否がどちらであったとしても、本ガイドラインに沿った意思決定及びその判断結果について、説明を要することになると考える。

- (3) Erika 号事故(1999 年 12 月)を受け、欧州連合においては、Erika 号事故パッケージ第 I 提案の 1 つである船舶通航監視指令(2002 年 6 月採択)において、Place of Refuge に係る制度化の導入を試み、欧州連合加盟国に対し、困難な状況にある船舶の収容計画の策定・提出の義務化を図った。Erika 号事故及び Castor 号事案を経験した当事国を加盟国とする欧州連合(特に、執行機関である欧州委員会)においては、欧州連合加盟国沿岸域の環境を保護するためには、タンカー等による海洋汚染等の環境被害を極小化するための現実的対応として Place of Refuge の設定、及び、船舶の収容をその対応方策として位置づけたものである。この計画の策定・提出については、その後発生したタンカー Prestige 号事故(2002 年 11 月)を受け開催された運輸閣僚理事会の決定により前倒しが決定され、結果的に各国の海洋汚染対応能力のほか、Place of Refuge への対応に係る考え方に大きな差異が存在することを露見するものとなった。Place of Refuge への対応の基本的方針については、欧州委員会、欧州海上保安庁、欧州委員会副委員長兼運輸・エネルギー総局担当コミッショナー Loyola de Palacio 女史(当時)の間でも、Place of Refuge についての「具体的候補域のリスト化」、または、「(候補域のリスト化ではなく)船舶の Place of Refuge 収容に係る意思決定過程の確立及び施設の配置」のいずれを求めるのかについて見解が分かれていた。これは、現行の船舶通航監視指令第 20 条の Place of Refuge に係る規定が包括的かつ抽象的な内容であったこともその一因であり、このため、同指令第 20 条への各国の対応についてもその自由裁量に委ねられる部分も多かったものと思われる。
- (4) これらの欧州連合内の関係機関、及び、欧州連合加盟国の Place of Refuge への対応に係る認識の相違を解消し、同時に Place of Refuge への対応の強化を図るために提案されたのが、2005 年 11 月 23 日に欧州委員会が提案した海上安全パッケージ提案Ⅲであり、本パッケージにおいて、現行の船舶通航監視指令第 20 条の Place of Refuge に係る規定の改正を提案している。現行指令第 20 条では、大枠として、欧州連合加盟国に対し、「困難な状況にある船舶を収容する計画を立案すること」、及び、「期限までにその措置を欧州委員会に提出すること」を求めているものである。これに対し、改正案では、第 20 条「計画に基づく状況評価に従い、困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容の確保」、「Place of Refuge への収容は独立した権限ある当局の判断」；第 20 条 a 「困難な状況にある船舶により生起する脅威への対応計画の策定」、

「Place of Refuge への収容について判断する独立した権限ある当局の特定及び公表」、「Place of Refuge 候補域のリスト化及び同リストの欧州委員会への通知」、「候補域選択の評価手続」、「隣接加盟国間の対応計画及び Place of Refuge に関する情報の相互交換」、「国際調整及び意思決定メカニズム」、「金銭的保証及び責任手続」；第 20 条 b 「Place of Refuge への船舶収容に係る船舶所有者の責任保証を担保する金銭的保証の提示要求」、「金銭的保証がない場合における第 20 条に規定する決定から非免除」を提案している。これら新提案は現行指令規定に比べ、内容が具体化、明確化していることが認められる。現時点(2006 年 11 月)において、本改正提案は欧州連合の閣僚理事会、欧州議会との間で共同決定手続が行われている最中であり、改正案の採択までには欧州委員会提案に対する修正の可能性も否定できないが、Place of Refuge 対応について欧州委員会が欧州連合加盟国に対し強いリーダーシップ及び意思を発揮しているものと思料される。

- (5) タンカーによる油濁損害補償については、国際的制度として CLC により船舶所有者に責任を集中させ、その責任金額を定め、FC により不足額を荷主が拠出する基金で補償する体制を構築している。これら CLC 及び FC では、厳格責任主義を前提としている。船舶所有者に対する免責条項として、1992CLC 第 3 条第 2 項(b)は、*"No liability for pollution damage shall be attach on the owner if he proves that the damage: (b) was wholly caused by an act or omission done by with intent to cause damage by a third party³¹"*(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、*"No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against: (e) any person taking preventive measures; unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result."*(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。沿岸国当局が困難な状況にある船舶に対し、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、Place of Refuge 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はできない状況にある。Place of Refuge 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「Place of Refuge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^{32,33}。

- (6) 1992FC 第4条第1項(a)は、”For the purpose of fulfilling its function under Article 2, paragraph 1(a), the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the term of the 1992 Liability Convention, (a) because no liability for the damage arises under the 1992 Liability Convention.”(基金は、第2条第1項(a)に規定するその任務を遂行するため、汚染損害を被った者に対し、その者がその損害につき次の理由により1992CLCの下で十分かつ適正な賠償を受けることができない場合に、補償を行う。(a)当該損害につき1992CLCの下で責任が生じないこと)旨規定している。この規定は、「1992CLC第3条第2項各号に該当することにより、船舶所有者が油濁損害の賠償について免責される場合」³⁴を意味するものであり、(5)に記述した1992CLC第3条第2項(b)に該当することにより船舶所有者が免責される場合については、1992FC第4条第1項(a)に基づき国際油濁基金により損害に対する補償が行われることになる。
- (7) 現時点においてもタンカーにより油、液化ガス、ケミカル物質等の有害危険物の輸送活動が行われている。船体損傷等によるこれら物質の流出は現実的な危機として認識しなければならず、事故対応として船舶のPlace of Refugeへの収容は汚染損害の防止・極小化方策として十分に考慮されるべき選択肢とすべきである。このため、(5)に記述したように、困難な状況にある船舶のPlace of Refugeへの入域により生じた汚染損害の責任・補償については、現行条約においては明確になっていないことは認識しつつも、これを前提として対応が遅れることは許されず、責任・補償については、別途、私法上の分野の問題として解決が図られなければならない。他方、大規模な汚染損害が予想される場合においては、必要に応じ、公法的措置としての沿岸国政府の措置が執られなければならない。これが適切に行われない場合においては、行政の不作为による油濁損害拡大の責任を問われる可能性もあろう。わが国における公法的措置については、一方策として次の通り考える。

- ① 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(以下、「海防法」という)では、その第39条第3項において次の通り規定している。

第39条第3項 前項の場合において、同項各号に掲げる者が同項の規定により講ずべき措置を講じていないと認めるときは、海上保安庁長官は、これらの者に対し、同項に規定により講ずべき措置を講ずべきことを命ずることができる。

この海防法第39条第3項は、「大量の特定油の排出があったときは、

最終防除措置義務者たる船舶所有者(中略)は、直ちに排出特定油の防除のための必要な措置を講じなければならないことになっているが、これらの者が必要な措置を講じていないと認められるときは、海上保安庁長官は、これらの者に対し、同項の規定により講ずべき措置を講ずるよう命ずることができる³⁵というものである。

- ② 海上保安庁法(以下、「庁法」という)では、その第18条第1項において次のとおり規定している。

第18条 海上保安官は、海上における犯罪が正に行われようとするのを認めた場合又は天災事変、海難、工作物の損壊、危険物の爆発等危険な事態がある場合であつて、人の生命若しくは身体に危険が及び、又は財産に重大な損害が及ぶおそれがあり、かつ、急を要するときは、他の法令に定めのあるもののほか、次に掲げる措置を講ずることができる。

一 (略)

二 航路を変更させ、又は船舶を指定する場所に移動させること。
(以下、略)

- ③ わが国沿岸域において、タンカーからの大量の特定油の流出事故が発生し、これが沿岸に重大な汚染損害をもたらすおそれがある場合に、最終防除措置義務者は船舶所有者であるが、その防除措置が行われていない、または、防除措置が一部実施されていても不十分である場合には、海上保安庁を含めた政府の判断³⁶に基づく当該船舶の沿岸閉鎖域等の Place of Refuge に収容も考えるべきである。その根拠としては、既述した海上保安庁長官による船舶所有者に対する防除措置命令があり得るであろう。あるいは、当事者の判断・措置が遅れる可能性も否定できず、急を要する場合においては、海上保安官による強制処分たる船舶の Place of Refuge への移動措置も想定しなければならないと考える。この結果発生する損害補償費用についても、船舶所有者に課することのできない部分、これを超える部分、国際油濁基金の補償を求めることが困難な部分については、行政上の適法行為に基づく損失補償として、国家が負担することについても想定しておかなければならないと考える。

- ④ 藤岡は、船舶起因の巨大油濁事故対応について、「例外的な巨額な事故であると見なされ、そこを基点として補償・賠償スキームが組み立てられている原子力災害と同様、世界的な補償・賠償スキームの枠を超えるような例外的な巨大油濁事故の場合、その超過分の補完について、国家が補充的な補償・賠償責任を引き受けることにより、原状回復、被害者の迅速かつ実効的な救済、防除措置費用の確保が図られるよう、国際的な合意を形成する必要がある」旨述べている³⁷。この主張は、現時点において(5)のように、Place of Refuge への収容に係る汚染損害の責任・補償について、国際条約、国際民間協定により油濁に関する補償・賠償制度が確立されていると認めることは困難な部分についても適用することが可能であると考えられ、最終的には、費用負

担を含め公的機関が主体的に対応することについても想定しておく必要があるだろう。

- (8) 欧州議会海上安全問題特別委員会報告書において「各沿岸欧州連合加盟国に対し、海上緊急事案に対応するための明確な意思決定・命令系統を策定し、すべての関係機関に対し強制的効力を及ぼす意思決定を行うための権限及び専門性を独立した当局に付与することを要請する。これは特に、緊急係船及び入港に関連する選択及び強制的権限を有する地位に関するものである」旨記載し、また、欧州連合の船舶通航監視指令第20条に対する改正提案の前文では「困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容については決定責任を有する当局は、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」旨記述している。これらの趣旨は改正条文のうち、第20条第1項「困難な状況にある船舶の Place of Refuge 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に従うものとする」によって表されている。これは、英国において導入している閣僚権限代行者 (SOSREP : the Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention、下線は筆者による) に該当するものと考えられる。英国は、1996年に発生したタンカー Sea Empress 号事故対応の反省から、「法的権限を有する閣僚がサルベージオペレーションに関する決定に関わることは实际的ではなく、サルベージオペレーションが進行している間においては、閣僚は、作業コントロールを閣僚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」旨の勧告を踏まえ、サルベージ活動に対する国家介入措置について SOSREP を任命し、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、政治的に独立した SOSREP が閣僚権限代行者として、サルベージオペレーションに対する国家の介入権限を行使し、閣僚においては SOSREP のサルベージオペレーション対応中は、SOSREP を支持するか、罷免するか(“back him or sack him”)についてのみ権限を行使する体制を構築している。海上災害事案における油濁損害対応については、責任・補償制度が条約等により確立した部分に対しては、SOSREP はこれを念頭に必要な場合には介入措置を図るが、条約等の枠組みを超える部分、または、不明確な部分であっても、SOSREP 自身が必要と判断する場合にあっては、所要の介入措置を執ることとなっている³⁸。Place of Refuge に係る対応についても、責任・補償制度の確立してない部分があるものの、欧州連合において SOSREP に類似する制度を導入することは、迅速な意思決定及びその実施の観点から、一考に値するものである。

表1：船舶通航監視指令改正提案(Place of Refuge 関連)

現行規定	改正提案
<p>第20条(Place of Refuge)</p> <p>加盟国は、関係機関と協議のうえ、IMOによって策定された関係がイドラインを考慮し、困難な状況にある船舶を、その管轄下にある水域に収容するための計画を立案しなければならない。本計画は、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Place of Refugeに入域可能なよう、運用及び環境を考慮した必要な調整及び手続を含むものでなければならない。加盟国が必要かつ可能な認識する場合には、本計画は、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。</p> <p>困難な状況にある船舶を収容するための計画は、要求に応じて活用できる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日まで前パラグラフに関する措置を通報しなければならない。</p> <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>第20条(困難な状況にある船舶の Place of Refuge への収容)</p> <p>1. 加盟国は、第20a条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 Place of Refuge に入域することを確保しなければならない。</p> <p>2. 困難な状況にある船舶の Place of Refuge 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に従うものとする。</p> <p>3. 前項の規定する当局は、相互に、定期的に、その専門的知見を交換し、本条に従って執られる措置の改善を図らなければならない。当局は、特別の状況を考慮し、ある一つの当局又は欧州委員会の提案に応じ、何時でも会合することができ。</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>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 an independent competent authority designated by the Member State.</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>第20a条(困難な状況にある船舶の収容に関する計画)</p> <p>1. 加盟国は、自国の管轄下にある水域にある、困難な状況にある船舶</p>

	<p>船によって生起する脅威に対応する計画を策定しなければならない。</p> <p>2. 前項に規定する計画は、第3条(a)に規定するIMOの関連ガイドライン³⁹を考慮し、関係者／団体との協議を経て作成するものとし、少なくとも次の事項を含むものとする。</p> <p>(a) アラートを受信し、措置する責任を有する当局の特定</p> <p>(b) 状況を評価し、適切な Place of Refuge を選択し、選択された Place of Refuge へ困難な状況にある船舶を収容する判断を行う責任を有する当局の特定</p> <p>(c) 迅速な評価及び意思決定に有用な要素を要約した Place of Refuge 候補域のリスト化。これには、候補域の環境、社会的要素、自然条件を含む。</p> <p>(d) リスト化した候補域に基づく Place of Refuge 選択の評価手続</p> <p>(e) 支援、救助及び汚染対応に適する資源・施設</p> <p>(f) 適用可能なあらゆる国際調整及び意思決定メカニズム</p> <p>(g) Place of Refuge への船舶収容に対する有効な金銭的補償及び責任手続</p> <p>3. 加盟国は、第20条第2項に規定する権限ある当局の名称、及び、アラートを受信し、措置する連絡先リストを公表しなければならない。加盟国は、欧州委員会に対し、Place of Refuge 候補域のリストを通知しなければならない。加盟国は、また、隣接する加盟国に対し、計画及び Place of Refuge に関する情報を提供しなければならない。困難な状況にある船舶の収容に関する計画に記述する手続の実施に際しては、加盟国は、計画及び places of refuge に関連するすべての適切な情報がオペレーションに関連する関係者／団体(支援及び曳航に関わる会社を含む)に利用可能となるよう、努めなければならない。</p>
	<p>Article 20a(Plans for the accommodation of ships in distress)</p> <p>1. Member States shall draw up plans for responding to threats presented by ships in distress in the waters under their jurisdiction.</p>

2. The plans referred to in paragraph 1 shall be prepared after consultation of the parties concerned, taking into account the relevant IMO guidelines referred to in Article 3(a), and shall contain at least the following:
 - (a) the identity of the authority or authorities responsible for receiving and handling alerts;
 - (b) the identity of the authority responsible for assessing the situation, selecting a suitable place of refuge and taking a decision on accommodating a ship in distress in the place of refuge selected;
 - (c) the inventory of potential places of refuge, recapitulating those elements which are conducive to speedy assessment and decision-making, including descriptions of the environmental and social factors and the natural conditions of the potential places considered;
 - (d) the assessment procedures for selecting the place of refuge on the basis of the potential places listed on the inventory;
 - (e) the resources and installations suitable for assistance, rescue and combating pollution;
 - (f) any international coordination and decision-making mechanisms that may be applicable;
 - (g) the financial guarantee and liability procedures in place for ships accommodated in a place of refuge.
3. Member States shall publish the name of the competent authority referred to in Article 20(2) and the list of appropriate contact points for receiving and handling alerts. They shall communicate to the Commission the inventory of potential places of refuge. They shall also communicate the relevant information concerning the plans and places of refuge to the neighbouring Member States.

In implementing the procedures provided for in the plans for accommodating ships in distress, they shall ensure that all relevant information concerning the plans and places of refuge is made available to the parties involved in the operations, including assistance and towing companies.

	<p>第20b条(金銭的保証)</p> <p>1. 困難な状況にある船舶の place of refuge への収容に先立ち、加盟国は、船舶の運航者、代理店又は船長に対し、当該船舶によって生じる損害に係る船舶所有者の責任を保証する〔船舶所有者の民事責任及び金銭的保証に関する〕指令(XX/XXXX/EC)X 条の規定による保険証書又は金銭的保証を提示することを求めることができる。</p> <p>2. 保険証書又は金銭的保証がない場合であっても、加盟国は第20条に規定する事前評価及び決定から免除されるものであってはならない。</p> <p>Article 20b(Financial guarantees)</p> <p>1. Prior to accommodating a ship in distress in a place of refuge, the Member State may request the ship's operator, agent or master to present an insurance certificate or a financial guarantee, within the meaning of Article X of Directive XX/XXXX/EC [on the civil liability and financial guarantees of shipowners], covering his liability for damage caused by the ship.</p> <p>2. The absence of an insurance certificate or financial guarantee shall not exonerate the Member States from the prior assessment and decision referred to in Article 20."</p>
--	---

表 2 : Place of Refuge 検討を巡る主要動向一覧

年月	大規模海上災害事案	IMO の動向	欧州連合の動向	その他の動向
1999.12.	大規模海上災害事案			
2000.1	Erika 号事故		Erika 第 I パッケージ提案	
2000.12	Castor 号事案		Erika 第 II パッケージ提案	
2001.5		MSC74 : Place of Refuge 検討を最重 要事項として認識		
2001.7		NAV47 :		
2002.6			船舶通航監視指令採択 : Place of Refuge 収容計画策定等を規定	
2002.7		NAV48		
2003.4		LEG86		
2002.11	Prestige 号事故			
2002.12			運輸関係理事会 : 収容計画提出期 限前倒し決定(2004.2→2003.7)	
2003.5-6		MSC77		
2003.6-7		NAV49		
2003.11			欧州議会海上安全問題特別委員 会(～2004.4)	
2003.12		Assembly23 : Place of Refuge ガイド ライン等採択		
2004.2			収容計画提出最終期限	スペイン : Place of Refuge に係 る法令採択(入域船舶に対す る無限責任要求)
2004.3			ワークショップ開催	
2004.4			欧州議会海上安全問題特別委員 会報告書採択	
2005.11			海上安全パッケージⅢ(船舶通航 監視指令改正)提案	

¹ Place of Refuge に代え Port of Refuge と記述する場合もあるが、これは、船舶の避難場所について、特に港を意味するものである。船舶の避難場所については、一般的に平穏海域を指すものであり、Port of Refuge と記述される場合であっても、本稿の趣旨からはずれものではない。

² Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FNAV%2F47%2F13.pdf (Nov. 6, 2006)

³ Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FNAV%2F48%2F5.pdf (Oct. 30, 2006)

⁴ Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FNAV%2F48%2F19.pdf (Oct. 30, 2006)

⁵ 1996LLMC は、2004 年 3 月 13 日に発効した。

⁶ Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FLEG%2F86%2F8-2.pdf (Oct. 30, 2006)

⁷ Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FMSC%2F77%2F8-5.pdf (Oct. 30, 2006)

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FMSC%2F77%2F8-6.pdf (Oct. 30, 2006)

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FMSC%2F77%2F8-7.pdf (Oct. 30, 2006)

⁸ Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FMSC%2F77%2F8-2.pdf (Oct. 30, 2006)

⁹ Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FASSEMBLY%2F23%2FRES%2F949.pdf (Oct.19, 2006)

¹⁰ Available at

http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FASSEMBLY%2F23%2FRES%2F950.pdf (Oct.19, 2006)

¹¹ 井口俊明, 2004, 「避難地(Place of Refuge)の問題」『海法会誌』勁草書房, 第 48 巻 102-103.

¹² 「Place of Refuge に係るガイドライン」の仮訳については、

井口俊明(前掲注 11, 120-136)、または、

山地哲也, 2004, 「欧州における海上安全及び海洋環境保護政策に関する調査研究—Place of Refuge に関する対応—」, (社)日本海難防止協会ロンドン研究室第 94 号(平成 16 年 8 月 9 日)104-116.

¹³ 関係規則は次のとおりである。

① 1974 年の海上における人命の安全のための国際条約 第 5 章第 31 規則、第 7 章第 6 規則及び第 7-4 規則、第 8 章第 12 規則

② 1973 年/1978 年の船舶による汚染の防止のための国際条約 第 8 条及び議定書 1

③ 1969 年の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 第 3 条(a)及び(f)

④ 1990 年の油汚染に対する準備、対応及び協力に関する国際条約 第 4 条及び第 5 条

⑤ 核燃料物質等専用運搬船の基準 パラグラフ 29 及び 30

⑥ IMO 総会決議 851(20) 船舶通報システムに関する一般的原则(危険物、有害物質、海洋汚染物質に関連する事故通報ガイドラインを含む)

¹⁴ 「MSA に係る総会決議」の仮訳については、山地哲也(前掲注 11, 142-147)を参照。

¹⁵ 指令(Directive)は、「達成すべき結果について名宛人たるすべての加盟国を拘束するが、

形式及び手段についての権限は国内機関に委ねる(A directive shall be binding, as to the result to be achieved, upon each Member State to which it is addressed, but shall leave to the national authorities the choice of form and methods.)」(EC 条約第 249 条 3 段)ことになっているため、指令の内容については、加盟国において別途国内立法措置を必要とする。

¹⁶ 規則(Regulation)は、加盟国に対し「直接適用が可能(A regulation shall have general application. It shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.)」(EC 条約第 239 条第 2 パラグラフ)であるため、指令とは異なり、加盟国において国内立法手続を必要とせず、規則の規定が直接適用される。

¹⁷ Erika 号事故第 2 パッケージでは、当初は欧州域内の地域的追加基金設立を提案したが、IMO において国際的追加基金として採択された。

¹⁸ フランス、ベルギー及びスペインは 7 月 1 日までに提出しなかった。

¹⁹ 英国、ドイツ、オランダ、スカンジナビア諸国は汚染準備・対応について比較的進んでいるのに対し、スペイン等は途上の状況にある。

²⁰ ノルウェーは EU 加盟国ではないが、案件に応じ、EU の制度に参画している。

²¹ リスト公表の是非は各国の判断による。

なお、デンマークの Place of Refuge に関する報告書は次のアドレスで閲覧可能。

Available at

<http://www.mst.dk/default.asp?Sub=http://www.mst.dk/udgiv/publikationer/2004/87-7614-145-4/html/> (Oct. 5, 2006)

²² 2004 年 2 月 11 日付、Lloyds List 紙は、「スペインは Place of Refuge 入域船舶に無限責任を要求」と題し、「スペイン水域への避難を行おうとする船舶の運航者は、スペイン政府により承認された新規法令に基づき、入域許可前に無限責任を負うことについて同意することが強化される可能性がある」旨報じている(要旨は筆者仮訳による)。

²³ Available at

http://www.europarl.europa.eu/omk/omnsapir.so/pv2?PRG=DOCPV&APP=PV2&LANGUE=EN&SDOCTA=41&TXTLST=1&POS=1&Type_Doc=RESOL&TPV=PROV&DATE=210404&PrgPrev=TYPEF@A5|PRG@QUERY|APP@PV2|FILE@BIBLIO04|NUMERO@257|YEAR@04|PLAGE@1&TYPEF=A5&NUMB=1&DATEF=040421 (Oct. 30, 2006)

²⁴ COM(2005) 585 final(2005.11.23), Third package of legislative measures on maritime safety in the European Union

Available at

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0585en01.pdf (Nov. 6, 2006)

²⁵ (社)日本海難防止協会ロンドン研究室報告書、2006、「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 068 号(06.06.19)。

²⁶ 欧州連合の意思決定手続の一つで、閣僚理事会と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すれぞれ第二読会まで行われる。第二読会后に閣僚理事会が提案する「共通の立場」(Common Position、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になるが、共同案作成に至らない場合等には、法案は廃案となる。

²⁷ COM(2005) 589 final(2005.11.23), 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 (Oct. 23, 2006)

²⁸ 第 4 章第 3 節参照

²⁹ 第 3 章第 1 節(7)並びに第 2 節(1)及び(2)に記述した Place of Refuge に係るガイドライン等を指す。

³⁰ この点、伝統的な緊急入域とは異なるものである。緊急入域については、藤岡賢治、1994、『海難政策論(改訂版)』成山堂、341-。

³¹ 本規定中“intent”が用いられているが、英米法辞典において「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.)。

³² Stuart Hetherington, 2003, "PRESTIGE"-CAN THE LAW ASSIST?, CMI YEAR BOOK ANNUAIRE PART II Document for Vancouver Conference, 361-374.

本論文については次で参照可能。

Available at

<http://www.comitemaritime.org/year/2003/pdfiles/YBK03-16.pdf> (Nov. 1, 2006)

³³ 2006年2月に開催されたCMIコロキアムの作業部会での検討状況は、井口によれば次の通り。

「船舶に Place of Refuge を提供または拒否した場合の責任と義務について、現行の条約ではカバーされていないので、下記の主旨の国際的なコード(または条約等)を作成したい。

- ① 『沿岸国は、遭難した船舶に対して Place of Refuge を提供する義務を負う』ということは慣習国際法の一般原則である、ということを確認する。
- ② Place of Refuge の提供を拒否する国は、その行為が合理的であることを立証する義務を負う。
- ③ 遭難した船舶に自国の領海内に Place of Refuge を提供した沿岸国は、第三者(または船主、荷主)への賠償義務を免除される。

この提案に対して、多数から、これは沿岸国の主権に抵触するおそれがあり、現実的ではない、という反対意見が出され、また船主団体(ICS: International Chamber of Shipping)も支持せず、この提案は採用されなかった。」

井口俊明, 2006, 「欧州連合(EU)の海上安全対策の動向」『海運』日本海運集会所, 2006 No.947, 17-18.

³⁴ 谷川久ほか, 1979, 「逐条 船主責任制限法・油濁損害賠償保障法」商事法務研究会, 422.

³⁵ 海洋汚染・海上災害防止法研究会編, 1996, 『海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の解説』成山堂, 168.

³⁶ 2001年1月の中央省庁改革により、内閣法等が改正され、内閣官房の機能強化が図られた。巨大タンカー等による重大な汚染損害の発生が予想される事故については、内閣官房主導の下、海上保安庁等関係省庁を組み込んだ体制を構築し、国家的見地から対応することについても検討を行う必要がある。

³⁷ 藤岡賢治, 1999, 「巨大油濁事故と海洋環境の保護」『海上保安と環境』中央法規, 84.

³⁸ SOSREP システムについては、次を参照。

山地哲也, 2006, 「海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)及び(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50巻第2号 113-144, 第51巻第1号 76-104.

³⁹ 前掲注12参照