

【論説】 海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)

英国 SOSREP 制度を参考として

A Study on the National Intervention Powers for Maritime Disasters (1)

-Referring to the SOSREP System in UK-

山地哲也

Tetsuya YAMAJI

第1章 はじめに

第2章 Sea Empress 号海難を踏まえたドナルドソン卿報告書

第1節 検証事項

第2節 報告書における SOSREP 創設に係る勧告等

第3章 英国におけるサルベージ活動に対する介入措置の法的根拠

第1節 1995 年英国商船法

第2節 1999 年汚染防止管理法及び 2002 年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)

第4章 英国国家緊急時計画における閣僚権限及び SOSREP 代行措置

第1節 国家緊急時計画の概要

第2節 船舶関連事故に係る国家緊急時計画規定

第3節 沖合施設関連事故に係る国家緊急時計画規定

………〔以上、本号〕

第5章 SOSREP 活動事例及びその評価

第6章 わが国における海上災害事案に係る公法的措置

第7章 考察

第8章 おわりに

第1章 はじめに

1996 年 2 月 15 日(木)20 時 07 分、130,018 トンの北海原油を積載したリベリア国籍の大型タンカー Sea Empress 号(以下、「S 号」という)が英国南西部のミルフォードヘイブン港外で座礁した。座礁後直ちにサルベージ作業が開始されたが、荒天に災いされ、サルベージ作業は難航し、漂流・座礁を繰り返した。2 月 21 日(水)24 時 00 分によりやく本船を港内の棧橋に着陸させ、船内に残った原油を陸揚げすることができた。

最初の座礁で約 2,500 トンの原油が、さらにその後のサルベージ作業の間に 69,300 トンの原油が流出し、国立公園内を含む約 200km の海岸線が汚染され、自然環境に深刻な打撃を与えた。英国内のタンカー事故として

は、1967 年の Torrey Canyon 号座礁事故(119,000 トン流出)、1993 年の Braer 号座礁事故(85,000 トン流出)に次ぐ規模であった。

最初の座礁原因は、パイロットの過ちにある。救助作業に長時間を要した原因は、悪天候であったこと、タグボートが不十分であったこと、付近の潮流の理解が十分でなかったことにある。また、サルベージ対処の数々の失敗の連続の内に、大量の原油が流出して、大災害を起こしたものである¹。

S 号事故の原因の詳細については、1997 年 3 月 27 日に英国海難事故調査局(MAIB: Marine Accident Investigation Branch)が事故報告書を作成しているが²、その後、1997 年 7 月 16 日、環境運輸地域省(当時、筆者注)³ Deputy Prime Minister & Secretary, the Rt Hon John Prescott MP は、S 号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、ドナルドソン卿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”と題する報告書を作成、提出した。

この報告書は海上災害事案に対するサルベージオペレーションについて 26 項目の勧告等を記述するものであったが、その中で、国家の介入権限について、ドナルドソン卿は「(法的権限を有する：筆者注)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」旨の勧告等を行った。本勧告等を受け、英国ではサルベージ活動に対する国家介入措置について、閣僚権限代行者(SOSREP: the Secretary of State’s Representative for Maritime Salvage and Intervention)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、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ている。

この SOSREP は英国にユニークな制度であり、これを考察することはわが国における海上災害事案への対応を検討するうえでも意義あることだと考える。以下、本稿においては、SOSREP 設置に係るドナルドソン卿報告書の概要、英国におけるサルベージ活動に対する介入措置の法的根拠、英国国家緊急時計画上での閣僚権限及び SOSREP 活動の位置づけ、SOSREP の活動事例及び評価等を紹介することにより、英国 SOSREP 制度に見られる特徴等について概説を行い、これを踏まえ、わが国の海上災害事案に係る公法的措置との比較検討を試みることにしたい。

第2章 Sea Empress 号海難を踏まえたドナルドソン卿報告書

S号事故対応の検証を目的としたドナルドソン卿報告書(以下、単に「報告書」という)は、全体で6章の本文及び6部の付録で構成される⁵。本文中、26項目の勧告等がなされ、SOSREP 関連事項として、SOSREP 制度創設、国家緊急時計画へのSOSREP による権限行使の明記、沖合施設事故に関連するサルベージオペレーションへのSOSREP 制度の適用等について勧告が行われたほか、事案対応時の宿泊施設の確保、報道機関に対する情報提供、通信手段の確保等についても幅広く勧告として記述している。以下、ドナルドソン卿の検証事項及び右に述べた報告書上のSOSREP に関連する勧告について概説する。

第1節 検証事項

ドナルドソン卿がS号事故対応について検証を行うに当たり策定した検証事項(TOR: Terms of Reference)は次のとおりである。

- (1) 船舶及び沖合施設に関連して発生する海洋汚染に対応する国家緊急時計画(the National Contingency Plan)について、海洋汚染のリスクがあり、また、介入権限の行使が適当と判断される場合において、サルベージオペレーション実施に係る公共の利益のバランスの反映方策に関する検討及び助言
- (2) 次の事項に関する助言
 - ① 閣僚に適用される介入権限は十分か否か
 - ② 港湾当局、その他利害関係者(船舶所有者、荷主、保険者、サルベージを含む)に対する介入権限の適正行使
 - ③ 閣僚の介入権限を行使する者が環境に対する関心及び重要性に対して適切に専門的助言をなし、これらを適切に考慮することを確保する方策
 - ④ 事故対応の間、閣僚または閣僚権限代行者がサルベージ機能の全部または一部を行使するかどうかについて決定する責任を有することを認識し、閣僚が、サルベージオペレーションを含む海洋汚染事故への適切な対応を任せることを可能とするような適切な専門的知識、資源及びその組織
 - ⑤ 提案を実施するに際してのコストの推定

第2節 報告書におけるSOSREP 創設に係る勧告等

右1のTORを踏まえ、ドナルドソン卿は検証を行い、報告書にはSOSREP 関連事項として、主に次のとおり勧告している。

(1) SOSREP 制度創設に関する勧告

- ① 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実際

的ではない。

これは、海洋汚染を引き起こし、また、引き起こすおそれのある事故は多く、またその初期状況及び状況進展の速度も様々であり、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現実的ではないということを前提とする。重大な状況を惹起し、または、その可能性のある事故の場合には、閣僚に対しては、議会に対する説明責任等を踏まえ、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、サルベージオペレーションが進行している間においては、閣僚は一步脇に立ち、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との趣旨である。

② 閣僚権限代行としてSOSREPを置く。

これは、右①を受け、英国の環境に重大な汚染の脅威が存在する場合のあらゆるサルベージオペレーションに対する最終的なコントロールは、最も重要な公共の利益を代表する閣僚権限代行(the Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention)によって行使されるべきとの趣旨である。この閣僚権限代行は、右英文標記の単語の頭文字をとり、“SOSREP”と呼称する。ここでSOSREPは、公共の利益に必要とされる限度において執られるあらゆる介入権限を行使する権能を付与される閣僚の権限代行者を意味するものである。

③ (6.22)SOSREPは英国海上保安庁⁶長官(the Chief Executive of the Maritime Coastguard Agency)とすべきではない。

ここでは、海上保安庁長官の任務を同庁の全般的、継続的な管理であるとし、上部機関である運輸大臣に対し、海上事案災害への対応状況及び以後の対応計画について情報を提供することであることを明確にしている。

④ 閣僚及び英国海上保安庁長官は事案対応の際、SOSREPによって執られる決定に干渉してはならない。

SOSREPによるオペレーションが進行している間は、閣僚及び長官はSOSREPを支持するか、または、罷免するか (either back SOSREP or sack him)のみににおいて影響を及ぼすことができるとし、この点において、SOSREPと閣僚及び英国海上保安庁長官との間でその立場、任務の関係の明確化を求めている。

⑤ SOSREPにはカリスマ性を有した人格を必要とする。

SOSREPに任命される者については、重大事故発生の際、閣僚権限代行として負うことが予定される責任の重要性を反映する資質を要求している。これは、事案発生時には、SOSREPは、高度の知識・経験を

有するプロフェッショナルサルバー、船舶所有者、地域事情に精通する港長等に対応することとなり、さらには、環境保護団体や地元当局の圧力に直面することを前提とする。これらの関係者が一般的には事案解決に向けた共通の意図を有することは当然であるとしても、これらを達成する方策は各自の優先順位に応じ、それぞれが異なる見識に従う可能性が高く、このため、SOSREP は、関係者間の対立意見等を聴取し、これらを踏まえ、介入権限の行使等、自身の決断を下さなければならず、これを「カリスマ性を有した人格」が必要である旨、表現している。

⑥ 英国海上保安庁は、直ちに SOSREP の資質を備える者を採用するよう努めるべきである。

これを受け、海上保安庁長官は資質を有する者の業務遂行に資するよう、その地位に応じた柔軟な報酬を提供できるようにすべき旨主張し、また、SOSREP 創設及び必要な訓練・研修に係る予算を計上するよう求めている。

(2) 国家緊急時計画への SOSREP による権限行使等の明記

① 国家緊急時計画には、SOSREP が重大な汚染の脅威を含むサルベージオペレーションにおける意思決定過程において決定的意見を有することを明確化すべきである。

海上災害事案への対応に関する国家緊急時計画(the National Contingency Plan)は、1995 年英国商船法、OPRC 条約(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)(the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990)に基づき、締約国としての英国の義務を履行するために策定されており、本計画において運輸大臣または貿易産業大臣の閣僚権限を代行する SOSREP の活動について明確化することを求めている。

② 国家緊急時計画では、SOSREP が何ら積極的な措置を執らない場合においても、閣僚権限代行者として提案された計画を暗黙に採用・承認することについても明らかにすべきである。

これは、SOSREP にはすべての段階において「無視する」(ignore)という選択肢はなく、「何ら行動せず」とはサルバーや港長のサルベージオペレーションに関する提案に対し、採用・承認する、あるいは、暗黙に積極的に同意する(tacitly involve positive approval)ことを意味している。別の言い方をすれば、SOSREP が指示を発しないということは、SOSREP は提示された行動を採用・承認しているということである。

③ 国家緊急時計画は、SOSREP のコントロールの下で実施されるサル

ページオペレーションが防除オペレーション(clean-up operations)とは別の管理責任下により実施されることを明確にすべきである。

これは、大規模海洋汚染事案については、その対処を次の4段階に分け、

- a) サルベージについては、SOSREPのコントロールの下で実施。
- b) 捜索救助(Search and Rescue)については、英国海上保安庁海上運用部長(the Director of Marine Operations)及びコーストガード局長(Chief Coastguard)に報告しつつ、HM Coastguardの下で実施。
- c) 海上の防除作業(Clean-up at sea)については、英国海上保安庁海上運用部長及びコーストガード局長の下で実施。
- d) 海岸域の防除作業(Clean-up of the shoreline)については、英国海上保安庁の助言を踏まえ、地域当局のリーダーシップの下に実施。

と区分することを前提とするものである。サルベージはSOSREPの指示のもとで実施され、捜索救助、海上及び海岸域の防除作業はSOSREPの任務の範囲外とし、その任務を区分するものである。

- ④ 国家緊急時計画は、SOSREPの活動を支援するサルベージコントロールユニット(the Salvage Control Unit)の設置を記述すべきである。

船舶事故に関連し大規模なサルベージオペレーションを実施する場合には、SOSREPの支援ユニットとしてサルベージコントロールユニットの設置を求めるものである。このユニットは、迅速な意思決定のために可能な限り小規模単位とすることが望ましく、このため、SOSREP、サルベージマネージャー、船舶所有者・積荷及び責任保険者代表、英国海上保安庁の代表(海上現場対応専門家)、環境連絡要員、サルベージアドバイザー、また、必要とされる場合には港長に限定し、構成すべきことを述べている。

- (3) 沖合施設事故に関連するサルベージ対応へのSOSREP制度の適用

- ① 貿易産業大臣には、沖合施設事故に関するサルベージオペレーションに対する権限等が付与される必要がある。

報告書作成時点において、沖合施設に関する法規制は貿易産業大臣の所掌である。一方、船舶、海上輸送については、環境運輸地域大臣の責務である。これは、油・ガス関連産業と海上運輸産業とは構造的な面において、また、個々の活動面においてその性格が異なるからである。しかしながら、重大な海洋汚染の脅威が発生する場合においては、想定される問題は同じである。実際、沖合施設の中には船舶として分類される可能性を有するものもあり、また、船舶(タンカーであるか否かを問わず)と沖合施設の衝突のリスクもある。このため、両省の責任

分担については何らの変更を要しないが、貿易産業大臣には沖合施設事故に関するサルベージオペレーションについて、1995年英国商船法に基づき環境運輸地域大臣(報告書策定当時、筆者注)に付与された権限及び責務と同様の権限等が付与される必要があるという趣旨である。

② SOSREPは1名とすべきである。

船舶と沖合施設に関係する事故の際、運輸大臣、貿易産業大臣がそれぞれのSOSREPを任命し、サルベージオペレーションに関与するのであれば、現場において混乱が予想される。このため、貿易産業大臣は、運輸大臣が任命したSOSREPを貿易産業大臣の代行者としても任命し、自身の介入権限を行使する必要がある場合には、1名のSOSREPにより閣僚の介入権限が行使されることが必要との趣旨である。

第3章 英国におけるサルベージ活動に対する介入措置の法的根拠

海上災害事案発生時の政府の「介入措置」は大きく2つの種類に分けることができる。一つは、事故発生時における政府の役割を、船舶所有者、船長等により専門のサルベージ業者が手配されることを確認し、その状況を監視し、直接作業を行うことではないことを原則としつつも、大規模な汚染のおそれがあり、サルベージオペレーションの実施に問題があると判断した場合には政府が介入し、指示を発し⁷、または直接措置を執ることを可能とするものである。また、もう一つは、1967年に発生したTorrey Canyon号事故を踏まえ⁸、公海上において発生した海上災害事案に際し、沿岸国が事故船舶に対し介入権限を行使するものである⁹。

SOSREPによる介入権限は、あくまでも閣僚(船舶事故に関連する事項については運輸大臣、沖合施設事故に関連する事項については貿易産業大臣)の法令上の権限を代行するものであり、報告書に記載された勧告については、閣僚権限として、報告書作成当時の法令の枠内で実行することが可能であるものと、法令の改正を必要とし、新たに閣僚の権限としての根拠規定を要するものがあり、また、時期を経て関係規定の整理を行ったものがある。ここでは、その権限行使の現行の法的根拠となる代表的な英国法令として、船舶事故に関連する介入権限については1995年英国商船法、沖合施設事故に関連する介入権限については1999年汚染防止管理法及び2002年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)について概説する。

第1節 1995年英国商船法(the Merchant Shipping Act 1995)

- (1) 英国の国内法令中、船舶事故に関連するサルベージオペレーションに対する国家介入権限は、1995年英国商船法に規定している。この英国商船法は、船舶の登録、船長及び船員に係る労働条件・資格訓練、船

舶の安全性、漁船、海洋汚染防止、船舶所有者の責任、航路標識、海難救助、船舶検査、事故調査、法的手続き等について規定する法律である。その条文も全体で 310 条以上及び附則で構成されており、英国の海事関係事項の広範を対象とするものとなっている。現在の英国商船法は 1995 年英国商船法であるが、同年制定以降も数次の改正が図られている。

- (2) 報告書作成時点(1998 年 11 月)では、英国商船法は 1995 年英国商船法(1997 年商船及び海上セキュリティ法により改正)(the Merchant Shipping Act 1995(amended by the Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997))であり、船舶事故に関連するサルベージオペレーションに対する閣僚の介入権限は、「船舶の移動」(Power to require ships to be moved)としてセクション 100C から 100E に、また、「船舶事故に対する措置」(Shipping casualties)としてセクション 137 から 141 に関係規定が置かれていた。
- (3) その後、2003 年海上安全法(the Marine Safety Act 2003)により、1995 年英国商船法(1997 年商船及び海上セキュリティ法により改正)の改正が行われている。この改正は、報告書の勧告を踏まえ、サルベージオペレーションの際、河岸所有者、岸壁・埠頭・防波堤管理者に対し、これら施設を利用可能とするよう、閣僚が指示を発することのできる権限を付加するとともに、1995 年英国商船法(1997 年商船及び海上セキュリティ法により改正)中、閣僚の介入権限等について規定していたセクション 100C から 100E 規定及びセクション 137 から 141 規定について、所要の改廃措置を行い、1995 年英国商船法(2003 年海上安全法による改正)附則 3A に「安全に関する指示」(Schedule 3A “Safety Directions”)として関連規定を整理したものとなっている¹⁰。
- (4) 現行の 1995 年英国商船法(2003 年海上安全法による改正)による船舶事故に関連するサルベージオペレーションに対する国家介入権限等に関する主要な規定は次のとおりである。
 - ① セクション 153:タンカーによる油汚染に対する責任(Liability for oil pollution in case of tankers)
本規定は、タンカーによる油の排出または流出が発生した場合における損害、及び、損害を防止・最小化するために排出または流出の後に合理的にとられた措置に対するコストに関し、船舶所有者の責任を規定している。
 - ② セクション 154:タンカー以外の船舶による油汚染に対する責任(Liability for oil pollution in case of other ships)

本規定は、タンカー以外の船舶(右①記載、セクション 153 を適用する船舶以外の船舶)による油の排出または流出が発生した場合における損害、及び、損害を防止・最小化するために排出または流出の後、に合理的にとられた措置に対するコストに関し、船舶所有者の責任を規定している。

③ 附則 3A パラグラフ 1: 事故後の指示(船舶に関するコントロール)(Direction following accident: person in control of ship)

本規定は、船舶事故に関連する閣僚による介入権限の発動及び指示の発出権限について、海洋汚染については、英国の距岸 200 マイル、または、国際中間線までの海域において、有害物質による安全に対するリスク、または、汚染のリスクを防止・軽減することを目的として、船舶の破壊を含むあらゆる種類の措置を執るための指示を発出することができる旨、規定している。

④ 附則 3A パラグラフ 2: 事故後の指示(陸上施設に関するコントロール)(Direction following accident: person in control of land)

本規定は、船舶事故に関連する閣僚による介入権限の発動及び指示の発出権限について、事故に引き続く汚染のリスクを除去、または、軽減することを目的として、船舶、船舶上にある、または、船舶上にあるもの(人を含む)に関連する許可、便宜を図るために、沿岸の土地または建物について責任を有する者に対し、人の上陸を許可すること、修繕その他の作業を行うために施設を利用可能とすること、積荷または他の物の陸揚げ、保管、処分のために施設を利用可能とすることに関し、指示を発出することができる旨、規定している。

⑤ 附則 3A パラグラフ 3: その他の指示(Other direction)

本規定は、船舶事故に関連する閣僚による介入権限の発動及び指示の発出権限について、船舶、人、財産の安全を確保し、または、リスクを軽減することを目的として、英国水域(距岸 12 マイル)において、船舶が特定の場所、もしくは、特定の航路から移動し、もしくは、移動しないこと、または、船舶が英国水域から除去されることに、指示を発出することができる旨、規定している。

⑥ 附則 3A パラグラフ 4: 指示に代わる措置(Action in lieu of direction)

本規定は、閣僚に対し指示を発出する権限が付与され、または、指示を発した場合において、これが達成されず、または、十分な結果を達成する可能性がない場合に、指示の目的達成のために必要、または、適切と思われる措置として、陸上への立ち入り、もしくは、施設を利用可能とすること、船舶、もしくは、沖合施設に対するコントロール

を行うこと、船舶の破壊もしくは沈没のための手続きを行うこと、または、指示により承認されたあらゆる事項を行うことができる旨、規定している。

以下、その他の関連規定の項目を列挙する。

- ⑦ 附則 3A パラグラフ 5～9：執行(Enforcement)
- ⑧ 附則 3A パラグラフ 10：指示の変更及び廃止(Variation and revocation)
- ⑨ 附則 3A パラグラフ 11～13：手続き(Procedure)
- ⑩ 附則 3A パラグラフ 14：不当損失及び損害に対する補償(Unreasonable loss and damage)
- ⑪ 附則 3A パラグラフ 15：費用(Expenses)
- ⑫ 附則 3A パラグラフ 16：裁判権(Jurisdiction)
- ⑬ 附則 3A パラグラフ 17～21：本附則が適用される船舶(Ships to which Schedule applies)
- ⑭ 附則 3A パラグラフ 22：解釈条項(Interpretation)
- ⑮ 附則 3A パラグラフ 23～24：留保条項(Savings)

なお、附則 3A の主要規定について、原文規定に筆者試訳を加え、別添 - 1 として添付する。

第 2 節 1999 年汚染防止管理法(the Pollution Prevention and Control Act 1999)及び 2002 年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)(Offshore Installation (Emergency pollution Control) Regulations 2002)

- (1) 報告書において、ドナルドソン卿は、沖合施設に係る法規制は貿易産業大臣の所掌であることを前提としながらも、沖合施設事故に関連するサルベージオペレーションに対する国家介入権限については、1995 年英国商船法において環境運輸地域大臣(報告書策定当時、筆者注)に付与された権限及び責務と同様の権限等を貿易産業大臣に付与し、これらの権限等についても閣僚権限代行者として 1 名の SOSREP により行使する必要がある旨、勧告を行っている。
- (2) 右(1)の勧告を受け、1999 年汚染防止管理法セクション 3 をその根拠規定とする 2002 年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)が策定された。これは、重大な汚染が発生し、あるいは、重大な汚染のリスクが発生する可能性のある場合に、または、オペレーターが効果的なコントロール及び防止措置を執ることに失敗し、または、失敗した場合に、貿易産業大臣に対し、沖合施設に関連する事故に対するサルベージオペレーションに介入する権限を付与するものである。
- (3) 現行の 2002 年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)による沖合施設事故に関連するサルベージオペレーションについての各規定は、策定

当時、船舶事故に関連するサルベージオペレーションに対する介入権限について規定していた 1995 年英国商船法(1997 年商船及び海上セキュリティ法により改正)のセクション 137 から 140 の規定(船舶事故に対する措置)に相当するものであり¹¹、概略、次のとおりである。

貿易産業大臣は、自身の権限執行の代行者として SOSREP を任命することが可能である。SOSREP は、必要とされる場合には、沖合施設に関連する指示を発することが可能である。SOSREP による指示の直接的結果として、費用損失が発生し、あるいは、損害が生じたときには、または、執られた措置が合理的に必要な範囲を超え、あるいは、利益に対し不均衡である場合には、閣僚による補償措置についても規定する。本規則はまた、沖合施設のオペレーターに対し、SOSREP の任務を考慮した、沖合施設に係る油流出緊急時計画(Oil Spill Contingency Plan)の見直しを求めている。沖合施設オペレーターは事故発生の際、SOSREP 及びそのチームに対し、施設を提供することが求められている。

- (4) 2002 年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)の規定の項目は次のとおりである。なお、1999 年汚染防止管理法セクション 3 及び 2002 年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)の主要規定について、原文規定に筆者試訳を加え、それぞれ、別添 - 2 - (1)、別添 - 2 - (2)として添付する。

① 第 1 規則：引用及び発効(Citation and commencement)

② 第 2 規則：解釈規定(Interpretation)

③ 第 3 規則：介入権限(Intervention powers)

権限行使が可能となる場合、閣僚が指示を発する場合の対象者等、また、閣僚権限代行者として権限を行使する者の任命について規定

④ 第 4 規則：不当損失または損害に対する補償(Compensation for unreasonable loss or damage)

規則に基づく権限行使に関連し、特定の状況下で費用負担が発生し、または、損害を被った者に対する補償について規定

⑤ 第 5 規則：違反(Offences)

⑥ 第 6 規則：指示の送達(Service of direction)

第 4 章 英国国家緊急時計画における閣僚権限及び SOSREP 代行措置

英国国家緊急時計画には、介入権限及び SOSREP の代行措置について、右第 2 で述べた報告書の勧告等、また、第 3 で述べた法的根拠を具体化する形式で記述している¹²。以下、その内容を概説する。

第 1 節 国家緊急時計画の概要

- (1) 国家緊急時計画(the National Contingency Plan)は、海上災害事案に対し迅速かつ計画的・効果的に対応することを確保するために、1995 年英国商船法セクション 293 に基づき策定している。セクション 293 は、「閣僚に対し、海洋汚染の影響を防止し、軽減し、および、最小化するための手段を講じ、または、調整する機能を付与する。その機能とは、海洋汚染を防止し、その影響を軽減・最小化する観点から、海洋汚染を引き起こし、または、引き起こす可能性のある事故に対処するための調整を確立する国家計画の準備、見直し、及び、その実行等である」旨規定する。国家緊急時計画はまた、OPRC 条約(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)(the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990)に基づき、締約国としての英国の義務を履行するために策定している。
- (2) 国家緊急時計画においても、SOSREP について、「英国政府は、国家による対応が求められる船舶または沖合施設のサルベージに関連するすべての海洋汚染事故に関連する総合的な指示を発する閣僚権限代行として SOSREP を任命した。報告書の勧告により、閣僚及び政府高官はオペレーション進行中においては、オペレーションに係る SOSREP の意思決定に影響を及ぼすべきではない」旨、記述する。
これは、ドナルドソン卿の言葉を借りれば、『「SOSREP を支持するか、罷免するか」(back SOSREP or sack him)についてのみ、影響を及ぼすことができる」との趣旨を表すものであり、閣僚権限代行としての SOSREP の位置づけを明確にし、また、閣僚及び政府高官(例：英国海上保安庁長官)の任務との関係を区別している。
- (3) 船舶または沖合施設の事故に関連し、国家対応が必要とされる場合においては、英国海上保安庁は海上における防除オペレーション(clean-up operations)実施のために MRC(Marine Response Centre)を設置する旨、記述している。

この MRC は、英国海上保安庁海上運用部長(the Director of Marine Operations)及びコーストガード局長(Chief Coastguard)の下、SCU の付近に設置し、協力のうえ活動する。MRC は、防除オペレーションに関し、汚染物質の回収、拡散、中性化、また、現場からの除去の実施に係る判断を行い、防除オペレーションは油流出によって惹起される損害(環境、生態、快適性、または、財政的の観点)の最小化を目的とするものである。この記述において、防除オペレーションは、SOSREP のコントロールの下で実施されるサルベージオペレーションとは別の管理責任下により実施されることを国家緊急時計画上、明確にしている(既述

第2章中第2節(2)③参照)。

第2節 船舶関連事故に係る国家緊急時計画規定

国家緊急時計画で、船舶関連事故に関連する SOSREP のサルベージオペレーションについては、報告書勧告及び関係法令の規定を受け、主として次のとおり記述している。

- (1) 英国海上保安庁(MCA: the Maritime Coastguard Agency)は、本国家緊急時計画の遂行について全般的な責任を有する。このため、英国海上保安庁は1995年英国商船法に基づく閣僚の介入権限の行使を含む運輸大臣(英国海上保安庁の上部機関)の権能を行使する。ここで、1995年英国商船法に基づく閣僚介入権限とは、船舶事故に関連するサルベージオペレーションに対する国家介入権限について規定するものである。
- (2) 重大な汚染の脅威が存在する場合、英国海上保安庁の HMCGB(Her Majesty Coastguard)¹³は SOSREP に対し情報を提供する。これを受け、SOSREP は選任されたサルバーがサルベージオペレーションを実施する能力(経験、陣容及び資機材)の有無について判断するとともに、SOSREP の活動を支援する SCU(Salvage Control Unit)の設置について判断する。SCUを設置する場合には、SOSREP は適宜、現場に赴く。
- (3) (5.6)SOSREP は、利用可能なすべての情報を活用し、提案された措置が公共の利益に適うかどうかを評価するとともに、進行中のサルベージ計画または事故状況が悪化する場合には、どのような事態に進行するかについて検討する。SOSREP は、指示を発することにより、公共の利益に必要とされる範囲で介入権限を行使し、また、サルベージオペレーションをコントロールすることができる。その他更なる指示を発する必要性のない場合には、サルバーは SOSREP との同意により、または、SOSREP の暗黙の了解により、活動する。
- (4) 右(1)から(3)のほか船舶事故に関連するサルベージオペレーションに対する SOSREP による介入権限の行使については、国家緊急時計画付録 E に記載されている。

第3節 沖合施設関連事故に係る国家緊急時計画規定

国家緊急時計画で、沖合施設関連事故に関連する SOSREP のサルベージオペレーションについては、報告書勧告及び関係法令の規定を受け、主として次のとおり記述している。

- (1) 1999年汚染防止管理法に基づく2002年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)は、1995年英国商船法に基づき運輸大臣に付与された船舶事故に関連するサルベージオペレーションに対する国家介入権限と同様の権限を、沖合施設及びパイプラインに関連し、貿易産業大臣に付与

した。ここで、船舶及び沖合施設事故に関連するサルベージオペレーションに対する介入権限を行使する SOSREP は、同一人物とするのが現実的である。

- (2) 沖合施設において発生する事故については、沖合施設油流出対応計画(the installation's oil spill response plan)の対象範囲となる。一般的に、沖合施設から油が流出する場合には、海上に流出した油の回収(contain)・対応の任務は、船舶からの油の流出時の対応と同様である。
- (3) 沖合施設マネージャーは沖合施設における緊急時計画の実施コントロールの任務を有する。陸上側において会社は、緊急対応センター(Emergency Response Centre)を発動する。緊急対応センターは、沖合施設マネージャーを支援し、状況を踏まえ、貿易産業省当直環境検査官が緊急対応センターに参画する。会社は、油を回収(contain)し、発生した環境損害を最小化するために、緊急時計画を実施する責務を有する。大規模油流出の場合、または、重大な汚染の脅威が存在する場合、貿易産業省当直環境検査官は SOSREP に対し状況を連絡する。SOSREP は、貿易産業省環境検査官と協議を行い、OCU(Operational Control Unit、SOSREP、貿易産業省環境検査官、緊急オペレーションマネージャー、オペレーター代行者、環境連絡要員等で構成される)設置の必要性を判断する。ここで OCU は、船舶事故に関連し SOSREP の活動を支援する SCU(Salvage Control Unit)と同様の機能を有するものである。SOSREP は、公共の利益で要求される範囲において貿易産業大臣の代行として介入権限を行使する権限を付与され、指示を発し、また、サルベージオペレーションのコントロールを行うことができる。
- (4) 右(1)から(3)のほか沖合施設事故に関連するサルベージオペレーションに対する SOSREP による介入権限の行使については、国家緊急時計画付録 F に記載されている。

¹ 浦環ほか、1999、『大型タンカーの海難救助論』成山堂。

² MAIB、1999, Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the grounding and subsequent salvage of the tanker SEA EMPRESS at Milford Haven between 15 and 21 February 1996, *The Stationary Office*.

MAIB は、1994 年英国商船規則に従い将来の事故防止及び海上における人命の安全確保のため、事故の状況及びその原因を調査することとしている。MAIB 報告書の日本語訳版については、浦環ほか 1999、前掲脚注 1 参照。

³ 英国における運輸行政所管省庁は、S 号事故当時は環境運輸地域省であったが、2001 年に運輸地方政府地域省、2002 年運輸省となった。

明渡将、2005、「英国の政治・行政制度と政治任用者(四)」『自治研究』第 81 巻第 4 号、107-109。

⁴ ドナルドソン脚は、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 構成は、第1章：はじめに(Introduction)、第2章：現行の介入権限(The Current Intervention Powers)、第3章：問題点(The Problem)、第4章：新たな提案(A New Approach)、第5章：沖合施設(Offshore Installations)、第6章：勧告(Recommendations)及び付録1：検証メンバー(Lord Donaldson's Review)、付録2：他国政府の方策(Approaches of Other Governments)、付録3：検討に貢献した人々(List of Those Who Contributed to the Review)、付録4：特殊な介入権限(Specific Intervention Power)、付録5：サルベージ裁定及びロイズオープンフォーム(Salvage Awards - Lloyd's Open Forms)、付録6：コマンド及びコントロールに関する陸上事案と海上事案の比較(Command and Control - Land Versus Maritime))である。報告書は、1999年、英国の The Stationary Office から出版されている。

⁶ 英国海上保安庁(MCA: the Maritime Coastguard Agency)は英国運輸省の実施庁(the Executive Agency)である。1998年4月、従来のコーストガード(the Coastguard Agency: Her Majesty Coastguard and the Marine Pollution Control Unit)と海洋安全庁(the Marine Safety Agency)が統合され、現在の英国海上保安庁が発足した。

⁷ わが国の海洋汚染防止法では、第39条第3項、第41条、第42条の26に規定する海上保安庁長官による命令、措置に相当するものと思料される。

⁸ 国際海事機関(IMO)においては、1969年に公法条約(公海措置条約)を採択した(International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969)。その後、1973年に油以外の有害危険物質を対象とする公法条約議定書(Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil, 1973)が採択された。

⁹ わが国の海洋汚染防止法では、第42条に規定する措置に相当するものと思料される。

¹⁰ 本文で述べた改正のほか、閣僚が安全に対するリスク(a risk to safety)の発生に際し、執ることができる措置について、追加改正が行われている。

¹¹ 1995年英国商船法(1997年商船及び海上セキュリティ法により改正)は、2003年海上安全法により改正が行われ、セクション137から141は廃止され、附則3Aとして整理されている。本文第3中1(3)を参照。

¹² 国家緊急時計画は現在、見直し中であり、新案を英国海上保安庁ホームページに掲載している。本稿においては、新案から関係部分の検討を行った。

Available at

http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dops_cp_environmental-counter-pollution/mcga-dops-cpr-ncp_draft.htm(Jan.23,2006)

¹³ HMCGB(Her Majesty Coastguard)については、前記脚注6参照。

1995 年英国商船法(Merchant Shipping Act 1995) (the Marine Safety Act 2003 による改正)

附則 3A: 安全に関する指示(Safety Directions)

原文	試訳
Direction following accident: person in control of ship	事故後の指示(Direction): 船舶に関するコントロール
1(1) The Secretary of State may give a direction under this paragraph in respect of a ship if in his opinion-	1(1) 閣僚の意見において次の事項に相当すると判断する場合は、閣僚は本パラグラフに基づき指示を発することができる。
(a) an accident has occurred to or in the ship,	(a) 事故が船舶に対し、または、船舶内で発生。
(b) the accident has created a risk to safety or a risk of pollution by a hazardous substance, and	(b) 事故が安全に対する危険または有害物質による汚染の危険性を惹起。および、
(c) the direction is necessary to remove or reduce the risk.	(c) その危険性を除去または軽減するために指示が必要。
(2) The direction may be given to-	(2) 指示は、次の者に対して発することができる。
(a) the owner of the ship,	(a) 船舶所有者。
(b) a person in possession of the ship,	(b) 船舶の占有者。
(c) the master of the ship,	(c) 船長。
(d) a pilot of the ship,	(d) 船舶のパイロット。
(e) a salvor in possession of the ship,	(e) 船舶を占有するサルバー。
(f) a person who is the servant or agent of a salvor in possession of the ship and who is in charge of the salvage operation, or	(f) 船舶を占有するサルバーの従業員または代理人、及び、サルベージオペレーションに責任を有する者。または、
(g) where the ship is in, or has been directed to move into, waters which are regulated or managed by a harbour authority, the harbour authority or the harbour master.	(g) 港湾当局によって規定または管理される水域に船舶が位置する、または、移動を指示された場合にあっては、港湾当局または港長。
(3) The direction may require the person to whom it is given to take or refrain from taking any specified action in relation to-	(3) 指示はその指示を受ける者に対し、次の事項に関し、行為をとる、または、行為を控えることを求めることができる。
(a) the ship;	(a) 船舶。
(b) anything which is or was in the ship;	(b) 船舶上にある、または、あった物。
(c) anything which forms or formed part of the ship;	(c) 船舶の一部を形成する、または、形成した物。

<p>(d) anything which is or was being towed by the ship;</p> <p>(e) a person on the ship.</p> <p>(4) In particular, the direction may require a person to ensure-</p> <p>(a) that a ship or other thing is moved or not moved;</p> <p>(b) that a ship or other thing is moved or not moved to or from a specified place or area or over a specified route;</p> <p>(c) that cargo is or is not unloaded or discharged;</p> <p>(d) that a substance is or is not unloaded or discharged;</p> <p>(e) that specified salvage measures are taken or not taken;</p> <p>(f) that a person is put ashore or on board a ship.</p>	<p>(d) 船舶によって曳かれている、または、曳かれていた物。</p> <p>(e) 船舶上の者。</p> <p>(4) 特に、指示は人に対し次の事項を要求することができる。</p> <p>(a) 船舶またはその他の物の移動または移動しないこと。</p> <p>(b) 船舶またはその他の物の、特定場所への、もしくは、特定場所からの、または、特定航路上の、移動もしくは移動しないこと。</p> <p>(c) 貨物の荷下ろしを行う、または、行わないこと。</p> <p>(d) 物質の荷下ろし、または、排出を行う、または、行わないこと。</p> <p>(e) 特定のサルベージオペレーションを実施する、または、実施しないこと。</p> <p>(f) 人を下船させる、または、乗船させること。</p>
<p>Direction following accident: person in control of land</p> <p>2(1) The Secretary of State may give a direction under this paragraph in respect of a ship if in his opinion-</p> <p>(a) an accident has occurred to or in the ship,</p> <p>(b) the accident has created a risk to safety or a risk of pollution by a hazardous substance, and</p> <p>(c) the direction is necessary to remove or reduce the risk.</p> <p>(2) The direction may be given to a person in charge of coastal land or premises.</p> <p>(3) For the purposes of this paragraph-</p> <p>(a) a person is in charge of land or premises if he is wholly or partly able to control the use made of the land or premises, and</p>	<p>事故後の指示(Direction): 陸上施設に関するコントロール</p> <p>2(1) 閣僚の意見において次の事項に相当すると判断する場合は、閣僚は本パラグラフに基づき指示を発することができる。</p> <p>(a) 事故が船舶に対し、または、船舶内で発生。</p> <p>(b) 事故が安全に対する危険または有害物質による汚染の危険性を惹起。および、</p> <p>(c) その危険性を除去または軽減するために指示が必要。</p> <p>(2) 指示は、沿岸の土地または建物について責任を有する者に対して発することができる。</p> <p>(3) 本パラグラフのために次の用語を使用する。</p> <p>(a) ある者がその土地または建物の使用について全部または一部をコントロールすることができる場合には、その者は土地または建物につい</p>

<p>(b) "coastal" means adjacent to or accessible from United Kingdom waters over which the public are permitted to navigate.</p> <p>(4) The direction may require the person to whom it is given to grant access or facilities to or in relation to the ship or any person or thing which is or was on the ship.</p> <p>(5) In particular, a direction may require a person-</p> <p>(a) to permit persons to land;</p> <p>(b) to make facilities available for the undertaking of repairs or other works;</p> <p>(c) to make facilities available for the landing, storage and disposal of cargo or of other things.</p> <p>(6) A direction under this paragraph-</p> <p>(a) must be given in writing, or</p> <p>(b) where it is not reasonably practicable to give it in writing, must be confirmed in writing as soon as is reasonably practicable.</p> <p>Other direction</p> <p>3(1) The Secretary of State may give a direction in respect of a ship under this paragraph if in his opinion it is necessary for the purpose of-</p> <p>(a) securing the safety of the ship or of other ships;</p> <p>(b) securing the safety of persons or property;</p> <p>(c) preventing or reducing pollution.</p> <p>(2) The direction may be given to-</p> <p>(a) the owner of the ship;</p> <p>(b) a person in possession of the ship;</p>	<p>て責任を有する者となる。</p> <p>(b) 「沿岸」とは、一般に航海可能な英国水域に隣接または接近可能であることを意味する。</p> <p>(4) 指示は、指示を受ける者に対し、船舶または船舶にある、もしくは、船舶にあったあらゆる者もしくは物に対し、立ち入りまたは便宜を認めるよう求めることができる。</p> <p>(5) 特に、指示は人に対し次の事項を要求することができる。</p> <p>(a) 人の上陸を許可すること。</p> <p>(b) 修理または他の作業実施のために施設を使用可能とすること。</p> <p>(c) 貨物または他の物の陸揚げ、保管および処分のために施設を使用可能とすること。</p> <p>(6) 本パラグラフに基づく指示は次の事項に従わなければならない。</p> <p>(a) 書面で実施すること。または、</p> <p>(b) 書面で実施することが不適当な場合には、可及的速やかに書面で実施すること。</p> <p>「その他の指示」</p> <p>3(1) 閣僚の意見において次の事項に相当すると判断する場合は、閣僚は本パラグラフに基づき船舶に係る指示を発することができる。</p> <p>(a) 船舶または他の船舶の安全を確保する必要があること。</p> <p>(b) 人命または財産の安全を確保する必要があること。</p> <p>(c) 汚染を防止または軽減すること。</p> <p>(2) 指示は、次の者に対して発することができる。</p> <p>(a) 船舶所有者。</p> <p>(b) 船舶の占有者。</p>
---	---

<p>(c) the master of the ship.</p> <p>(3) The direction may require the person to whom it is given to ensure that-</p> <p>(a) the ship is moved or not moved from a specified place or area in United Kingdom waters;</p> <p>(b) the ship is moved or not moved to a specified place or area in United Kingdom waters;</p> <p>(c) the ship is moved or not moved over a specified route in United Kingdom waters;</p> <p>(d) the ship is removed from United Kingdom waters.</p>	<p>(c) 船長。</p> <p>(3) 指示は、その指示を受ける者に対し次の事項を要求することができる。</p> <p>(a) 船舶が英国水域内の特定の場所から移動または移動しないこと。</p> <p>(b) 船舶が英国水域内の特定の場所へ移動または移動しないこと。</p> <p>(c) 船舶が英国水域内の特定の航路上を移動または移動しないこと。</p> <p>(d) 船舶が英国水域内から除去されること。</p>
<p>Action in lieu of direction</p> <p>4(1) This paragraph applies where the Secretary of State thinks-</p> <p>(a) that circumstances exist which would entitle him to give a direction under this Schedule, but</p> <p>(b) that the giving of a direction would not be likely to achieve a sufficient result.</p> <p>(2) This paragraph also applies where-</p> <p>(a) the Secretary of State has given a direction under this Schedule, but</p> <p>(b) in his opinion the direction has not achieved a sufficient result.</p> <p>(3) The Secretary of State may take such action as appears to him necessary or expedient for the purpose for which the direction could have been given or was given.</p> <p>(4) In particular, the Secretary of State may-</p> <p>(a) authorise a person to enter land or make use of facilities;</p> <p>(b) do or authorise a person to do anything which the Secretary of State could require a</p>	<p>「指示に代わる措置」</p> <p>4(1) 本パラグラフは、閣僚が次のとおり判断する場合に適用する。</p> <p>(a) 閣僚に対し本附則に基づく指示を発する権限を付与する環境にある。しかし、</p> <p>(b) 指示を発することでは十分な効果が期待できない。</p> <p>(2) 本パラグラフはまた、次の場合に適用する。</p> <p>(a) 本附則に基づき、閣僚が指示を発した。しかし、</p> <p>(b) 閣僚の意見において、発した指示では十分な効果を期待できない。</p> <p>(3) 閣僚は、指示が発せられた場合に達成される目的のため必要または有益と思料される措置を執ることができる。</p> <p>(4) 特に、閣僚は次の措置を執ることができる。</p> <p>(a) 人に土地への立ち入り、または、施設の使用を認めること。</p> <p>(b) 閣僚が人に対し指示により行動することを求めることができる事項について、実施する、</p>

海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)
125-英国 S O S R E P 制度を参考として

<p>person to do by a direction;</p> <p>(c) authorise a person to assume control of a ship;</p> <p>(d) make arrangements or authorise the making of arrangements for the sinking or destruction of a ship.</p>	<p>または、人に実施することを認めること。</p> <p>(c) 人に船舶のコントロールの実施を認めること。</p> <p>(d) 船舶の沈没または破壊のための手続きを行い、または、手続きを行うことを認めること。</p>
<p>Enforcement</p> <p>5 A person to whom a direction is given under this Schedule-</p> <p>(a) must comply with the direction, and</p> <p>(b) must try to comply with the direction in a manner which avoids risk to human life.</p>	<p>「執行」</p> <p>5 本附則に基づき指示を受ける者は次の事項に従わなければならない。</p> <p>(a) 指示に従うこと。および、</p> <p>(b) 人命に対する危険を避ける指示に従うよう努めること。</p>
<p>6(1) A person commits an offence if he contravenes paragraph 5(a).</p> <p>(2) It is a defence for a person charged with an offence under sub-paragraph (1) to prove-</p> <p>(a) that he tried as hard as he could to comply with the relevant direction, or</p> <p>(b) that he reasonably believed that compliance with the direction would involve a serious risk to human life.</p>	<p>6(1) 指示を受ける者がパラグラフ 5(a)の規定に違反する場合には、その者は義務違反に問われる。</p> <p>(2) サブパラグラフ(1)により義務違反に問われる者は防御のため次の証明を行う。</p> <p>(a) その者が指示に従うために可能な限りの努力を行ったこと。または、</p> <p>(b) その者が合理的な範囲で、指示に従うことで人命に対する重大な危険を招くと確信したこと。</p>
<p>7 A person commits an offence if he intentionally obstructs a person who is-</p> <p>(a) acting on behalf of the Secretary of State in connection with the giving of a direction under this Schedule,</p> <p>(b) complying with a direction under this Schedule, or</p> <p>(c) acting by virtue of paragraph 4.</p>	<p>7 指示を受ける者が意図的に次の者を妨害した場合には、その者は義務違反に問われる。</p> <p>(a) 本附則に基づく指示を発する関係に代行し権限を行使する者。</p> <p>(b) 本附則に基づく指示に従う者。または、</p> <p>(c) パラグラフ 4 に従って行動する者。</p>
<p>8 A person guilty of an offence under paragraph 6 or 7 shall be liable-</p> <p>(a) on summary conviction, to a fine not</p>	<p>8 パラグラフ 6 および 7 に基づき有罪となる者は次の刑罰を受ける。</p> <p>(a) 即決裁判により、50,000 ポンド以下の罰金。</p>

<p>exceeding £50,000, or (b) on conviction on indictment, to a fine.</p> <p>セクション9から11:(略)</p> <p>12 A person acting on behalf of the Secretary of State may- (a) board a ship for the purpose of serving a direction under this Schedule; (b) enter land or premises for that purpose.</p> <p>13 Before giving a direction under paragraph 2 in respect of land or premises the Secretary of State shall, unless he thinks that it is not reasonably practicable- (a) give the person to whom he proposes to give the direction an opportunity to make representations, and (b) consider any representations made.</p> <p>Unreasonable loss and damage 14 (1) This paragraph applies where action taken in accordance with a direction under this Schedule or by virtue of paragraph 4 ("remedial action")- (a) was not reasonably necessary for the purpose for which the direction was given, or (b) caused loss or damage which could not be justified by reference to that purpose.</p> <p>(2) The Secretary of State shall pay compensation to any person who- (a) suffered loss or damage as a result of the remedial action (whether it was taken by him or someone else), and</p>	<p>または、 (b) 告発裁判による罰金。</p> <p>セクション9から11:(略)</p> <p>12 閣僚に代行し権限を行使する者は、次の措置を執ることができる。 (a) 本附則に基づく指示を発する目的のために船舶に乗船すること。 (b) この目的のために土地または建物に立ち入ること。</p> <p>13 土地または建物に係るパラグラフ2に基づく指示を発する前に、閣僚は、実効的でないと考える場合を除き、次の措置を執らなければならない。 (a) 指示を受ける者に対し、意見表明の機会を与えること。及び、 (b) 表明されたあらゆる意見を考慮すること。</p> <p>不当損失および損害 14(1) 本パラグラフは、本附則またはパラグラフ4(改善措置)に基づく指示により執られた措置の結果、次の事項が発生した場合に適用する。 (a) 執られた措置が、発せられた指示の目的に対し合理的に判断して必要ではなかった場合。 (b) 執られた措置により、発せられた指示の目的により正当化されない損失または損害を発生させた場合。 (2) 閣僚は、次の者に対し補償しなければならない。 (a) (閣僚または他の者によって執られたかを問わず)改善措置の結果として損失または損害を被った者。及び、</p>
--	---

<p>(b) applies to the Secretary of State for compensation.</p> <p>(3) In considering what is reasonably necessary or justifiable for the purpose of sub-paragraph (1) account shall be taken of-</p> <p>(a) the extent of the risk to safety or threat of pollution which the direction was intended to address,</p> <p>(b) the likelihood of the remedial action being effective, and</p> <p>(c) the extent of the loss or damage caused by the remedial action.</p> <p>Expenses</p> <p>15(1) This paragraph applies where-</p> <p>(a) a direction is given to a person in respect of a ship under paragraph 2, or</p> <p>(b) the Secretary of State relies on paragraph 4 to take or authorise action in respect of a ship in lieu of a direction under paragraph 2.</p> <p>(2) The person to whom a direction is given shall be entitled to recover the costs of his compliance with the direction from the owner of the ship.</p> <p>(3) A person in charge of coastal land or premises shall be entitled to recover from the owner of the ship costs incurred by him as a result of action taken by virtue of paragraph 4 in relation to that land or premises.</p> <p>(4) The Secretary of State may make payments to a person on account of sums recoverable by that person under sub-paragraph (2) or (3).</p> <p>(5) The Secretary of State shall be entitled to recover from the owner of the ship-</p> <p>(a) costs incurred in connection with the</p>	<p>(b) 閣僚に補償に関し適用される者。</p> <p>(3) サブパラグラフ(1)の目的に関し合理的な必要性または正当化については、次の事項が考慮されなければならない。</p> <p>(a) 指示が発せられる安全に対する危険または汚染に対する脅威の範囲。</p> <p>(b) 改善措置の効果の可能性。及び、</p> <p>(c) 改善措置によって発生する損失または損害の範囲。</p> <p>費用</p> <p>15(1) 本パラグラフは次の場合に適用する。</p> <p>(a) パラグラフ 2 に基づき船舶に関係する人に対し、指示が発せられる場合。または、</p> <p>(b) パラグラフ 2 に基づく指示の代わりに、閣僚が船舶に関する措置を執る、または、承認するために、パラグラフ 4 を適用する場合。</p> <p>(2) 指示を受ける者は、指示に従うことにより発生するコストについて、船舶所有者から回収する権利を有する。</p> <p>(3) 沿岸の土地または建物について責任を有する者は、土地または建物に関連するパラグラフ 4 に従って執られた措置の結果として発生したコストについて、船舶所有者から回収する権利を有する。</p> <p>(4) 閣僚は、サブパラグラフ(2)及び(3)に基づき回収される費用を受ける者に対し支払いを行うことができる。</p> <p>(5) 閣僚は、船舶所有者から次の費用を回収する権利を有する。</p> <p>(a) 指示に関連して発生したコスト。</p>
--	--

giving of a direction;	
(b) costs incurred in connection with action taken under paragraph 4;	(b) パラグラフ 4 に基づき執られた措置に関連して発生したコスト。
(c) costs incurred under sub-paragraph (4).	(c) サブパラグラフ(4)に基づき発生したコスト。
(6) A right under sub-paragraph (2), (3) or (5) permits the recovery of costs only in so far as they are not recoverable-	(6) サブパラグラフ(2)、(3)または(5)に基づく権利については、次の事由によりコストの回収ができない場合に限り、そのコスト回収を行うことが許容される。
(a) under another enactment,	(a) 他の規定に基づきコスト回収が不可能。
(b) by virtue of an agreement, or	(b) 協定に基づきコスト回収が不可能。または、
(b) under the law relating to salvage.	(c)サルベージに関する法令に基づきコスト回収が不可能。
セクション 16 : (略)	セクション 16 : (略)
Ships to which Schedule applies	本附則が適用される船舶
17 A direction under paragraph 1 or 2, in so far as it relates to a risk of pollution, may have effect in respect of a ship only if it-	17 汚染の危険に関連する限りにおいて、パラグラフ 1 または 2 に基づく指示は、次の船舶に対してのみ効力を有することができる。
(a) is a United Kingdom ship, or	(a) 英国船籍の船舶であること。または、
(b) is in United Kingdom waters or an area of the sea specified under section 129(2)(b).	(b) 英国水域またはセクション 129(2)(b)に基づき特定される海域にある船舶であること。
18(1) Her Majesty may by Order in Council provide that a direction under paragraph 1 or 2, in so far as it relates to a risk of pollution, may have effect in respect of a ship which-	18(1) 女王陛下は枢密院令により、汚染の危険に関連する限りにおいて、パラグラフ 1 または 2 に基づく指示が次の船舶に対し効力を有することができる旨、規定することができる。
(a) is not a United Kingdom ship, and	(a) 英国船籍ではない船舶。および、
(b) is not in United Kingdom waters or an area of the sea specified under section 129(2)(b).	(b) 英国水域またはセクション 129(2)(b)に基づき特定される海域にはない船舶。
(2) An Order in Council under this paragraph-	(2) 本パラグラフに基づく枢密院令は次の事項を規定することができる。
(a) may be expressed to apply generally or only in specified circumstances;	(a) 一般的適用または限定された特別の状況について規定すること。
(b) may make different provision for	(b) 異なる状況に対する異なる規定をするこ

海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)
121-英国 S O S R E P 制度を参考として

different circumstances; (c) may provide for this Schedule to have effect in cases to which the Order in Council applies with specified modifications; (d) may contain transitional or consequential provision (including provision amending an enactment).	と。 (c) 枢密院令が特別の修正を適用する事例に効力を有するために、本附則に規定すること。 (d) 過渡的または必然的規定を含むこと(これには、改正規定を含む)。
19 A direction under paragraph 1 or 2, in so far as it relates to a risk to safety, may have effect in respect of a ship only if it is in United Kingdom waters and- (a) it is not a qualifying foreign ship, or (b) it is a qualifying foreign ship which in the Secretary of State's opinion is exercising neither the right of innocent passage nor the right of transit passage through straits used for international navigation.	19 安全に対するリスクに関連する限りにおいて、パラグラフ 1 または 2 に基づく指示は、英国水域にある次の船舶に対してのみ効力を有することができる。 (a) 外国船舶としての資格のない船舶。または、 (b) 閣僚の意見において、無害通航権または国際航行に使用されている海峡内の通過通航権を行使していない外国船舶としての資格を有する船舶。
20(1) A direction under paragraph 3 may have effect in respect of a ship only if it is in United Kingdom waters and- (a) it is not a qualifying foreign ship, or (b) it is a qualifying foreign ship which in the Secretary of State's opinion is exercising neither the right of innocent passage nor the right of transit passage through straits used for international navigation. (2) A direction may not be given under paragraph 3(3)(d) in respect of a United Kingdom ship.	20(1) パラグラフ 3 に基づく指示は、英国水域内にある次の船舶に対してのみ効力を有する。 (a) 外国船舶としての資格のない船舶。または、 (b) 閣僚の意見において、無害通航権または国際航行に使用されている海峡内の通過通航権を行使していない外国船舶としての資格を有する船舶。 (2) 指示は、パラグラフ 3(3)(d)に基づき、英国船舶に関しては発してはならない。
21 A direction may not be given under paragraph 1(2)(a) to (d) or 3 in respect of- (a) a ship of Her Majesty's Navy, or (b) a Government ship.	21 パラグラフ 1(2)(a)から(d)またはパラグラフ 3 に基づき、指示は、次の船舶に関しては発してはならない。 (a) 海軍所属艦船。または、 (b) 政府所属船舶。

<p>Interpretation</p> <p>22 (1) In this Schedule-</p> <p>"accident" means a collision of ships, a stranding, another incident of navigation or another event (whether on board a ship or not) which results in material damage to a ship or its cargo or in an imminent threat of material damage to a ship or its cargo,</p> <p>"action" includes omission,</p> <p>"enactment" includes an enactment comprised in, or in an instrument made under, an Act of the Scottish Parliament,</p> <p>"harbour authority" has the meaning given by section 151(1),</p> <p>"harbour master" includes a dock master or pier master, and any person specially appointed by a harbour authority for the purpose of enforcing the provisions of this Schedule in relation to the harbour,</p> <p>"hazardous substance" has the meaning given by sub-paragraph (2),</p> <p>"owner", in relation to the ship to or in which an accident has occurred, includes its owner at the time of the accident,</p> <p>"pilot" means a person who does not belong to a ship but who has the conduct of it,</p> <p>"pollution" means significant pollution in the United Kingdom, United Kingdom waters or an area of the sea specified under section 129(2)(b), and</p> <p>"risk to safety" means a risk to the safety of persons, property or anything navigating in or using United Kingdom waters.</p> <p>(2) In this Schedule "hazardous substance"</p>	<p>解釈</p> <p>22(1) 本附則において、用語は次による。</p> <p>「事故」(accident)とは、船舶もしくはその積荷に対する有形の損害を生じる、または、船舶もしくはその積荷に対する有形の損害の重大なおそれを生じる船舶の衝突、座礁、その他航海上の事故またはその他の事象(船上またはそれ以外を問わない)を言う。</p> <p>「措置」(action)には、不作為(omission)を含む。</p> <p>「規定」(enactment)には、スコットランド議会法またはスコットランド議会法に基づき策定された法令による規定を含む。</p> <p>「港湾当局」(harbour authority)は、セクション151(1)で規定される意味による。</p> <p>「港長」(harbour master)には、ドックマスターまたは埠頭マスター、および、港湾に関連し本附則の規定を執行するために港長が任命した特別の者を含む。</p> <p>「有害物質」(hazardous substance)は、サブパラグラフ(2)で規定される意味による。</p> <p>「所有者」(owner)(船舶または事故発生関連)には、事故発生時におけるその所有者を含む。</p> <p>「パイロット」(pilot)とは、船舶には属さないが、船舶を指揮する者を言う。</p> <p>「汚染」(pollution)とは、英国、英国水域またはセクション129(2)(b)に基づき特定される海域における重大な汚染を言う。及び、</p> <p>「安全に対するリスク」(risk to safety)とは、英国水域を航海する、または、使用する人、財産または、あらゆる物の安全に対するリスクを言う。</p> <p>(2) 本附則において、「有害物質」(hazardous</p>
--	---

海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)
 119-英国SOSREP制度を参考として

means-	substance)とは次の物を言う。
(a) oil (within the meaning given by section 151(1)),	(a) 油(セクション 151(1)により規定される意味の範囲内)。
(b) any other substance which creates a hazard to human health, harms living resources or marine life, damages amenities or interferes with lawful use of the sea, and	(b) 人の健康に対する障害を発生し、生物資源もしくは海洋生物を害し、快適性に損害を与え、または、海洋の合法的利用に干渉する他のあらゆる物質。
(c) any substance prescribed by order of the Secretary of State.	(c) 閣僚の命令により規定されるあらゆる物質。
セクション 23 から 24 : (略)	セクション 23 から 24 : (略)

別添-2-(1)

1999年汚染防止コントロール法(Pollution Prevention and Control Act 1999)

原文	試訳
<p>Section 3 Prevention etc of pollution after accidents involving offshore installations</p> <p>(1) The Secretary of State may, in relation to offshore installations, by regulations make provision which, subject to any modifications that he considers appropriate, corresponds or is similar to any provision made by, or capable of being made under, sections 137 to 140 of the Merchant Shipping Act 1995 (powers to prevent and reduce pollution, and the risk of pollution, by oil or other substances following an accident) in relation to ships.</p> <p>(2) In this section— "offshore installation" means any structure or other thing (but not a ship) in or under—</p> <p>(a) United Kingdom territorial waters, or (b) any waters mentioned in section 7(9)(b) or (c), which is used for the purposes of, or in connection with, the exploration, development or production of petroleum; "petroleum" has the meaning given by section 1 of the Petroleum Act 1998; "ship" has the same meaning as in the Merchant Shipping Act 1995.</p> <p>(3) Regulations under this section may—</p> <p>(a) contain such consequential, incidental, supplementary, transitional or saving provisions as the Secretary of State considers appropriate; and (b) make different provision for different</p>	<p>セクション 3 沖合施設を含む事故後の防止措置等</p> <p>(1) 閣僚は、沖合施設に関連し、規則により、船舶に関連する 1995 年英国商船法セクション 137 から 140 の規定(事故後の油または他の物質による汚染または汚染のリスクを防止し、及び、軽減する権限)に対応し、また、同様の機能を持つ規定に相当と考える修正を行い、策定することができる。</p> <p>(2) 本セクションにおいて 「沖合施設」とは、次の領域にある、または、領域下にある(船舶ではない)あらゆる構造物その他の物を意味し、 (a) 英国領海内、または、 (b) セクション 7(9)(b)または(c) 石油の探査、開発または生産のために、または、これに関連し使用される物を言う。 「石油」とは、1998 年石油法(the Petroleum Act 1998)セクション 1 に規定するものを言う。 「船舶」とは、1995 年英国商船法(the Merchant Shipping Act 1995)に規定するものを言う。 (3) 本セクションに基づき、規則は次の通りとする。 (a) 閣僚が相当と考える派生的、付随的、補充的、過渡的または除外的规定を含む。及び、 (b) 異なる人、状況、エリアまたは位置に関連</p>

海上災害事案に対する国家介入権限に関する考察(一)
117—英国 S O S R E P 制度を参考として

cases, including different provision in relation to different persons, circumstances, areas or localities.	する異なる規定を含む、異なる事例に対応する異なる規定を策定する。
(4) Before making any regulations under this section, the Secretary of State shall consult—	(4) 本セクションに基づく規則を策定する前に、閣僚は次の機関等と調整しなければならない。
(a) the Environment Agency, the Scottish Environment Protection Agency and the Department of the Environment for Northern Ireland;	(a) 環境庁、スコットランド環境保護庁、北アイルランド環境省。
(b) such bodies or persons appearing to him to be representative of the interests of owners or operators of offshore installations as he may consider appropriate; and	(b) 閣僚が適当と考えるような、沖合施設の所有者または運航者の利益を代表すると思料する団体または者。及び、
(c) such other bodies or persons as he may consider appropriate.	(c) 閣僚が適当と考えるような、他の団体または者。
(5) The power to make regulations under this section shall be exercised by statutory instrument.	(5) 本セクションに基づき規則を策定する権限は、命令によって行使されなければならない。
(6) No regulations shall be made under this section (whether alone or with other regulations) unless a draft of the statutory instrument containing the regulations has been laid before, and approved by a resolution of, each House of Parliament.	(6) 規則を含む命令案が事前に提出され、また、国会の各院の議決によって承認されていなければ、本セクションに基づき(単独か他の規則と共にであるかを問わず)何らの規則も作成されない。

別添-2-(2)

2002 年沖合施設規則(Offshore Installations (Emergency Pollution Control) Regulations 2002)

原文	試訳
Citation and commencement	引用及び発効
1. These Regulations may be cited as the Offshore Installations (Emergency Pollution Control) Regulations 2002 and shall come into force on the day after the day on which they are made.	1. 本規則は、2002 年沖合施設規則(緊急汚染コントロール)とし、規則策定の日の後に発効するものとする。
Interpretation	解釈
2. In these Regulations - "accident" means any occurrence causing material damage or a threat of material damage to an offshore installation; "operator" in relation to an offshore installation means any person who operates the offshore installation and includes any person who owns it at the time any powers conferred by these Regulations are exercised in relation to the offshore installation; "pollution" includes pollution by oil or any other substance liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, or by any other substance listed in the Schedule to the Merchant Shipping (Prevention of Pollution: Substances Other than Oil) (Intervention) Order 1997; and "United Kingdom waters" has the same meaning as in the Merchant Shipping Act 1995.	2. 本規則において、用語は次による。 「事故」(accident)とは、沖合施設に対する物的損害または物的損害の脅威を引き起こすあらゆる事象を言う。 「オペレーター」(operator)とは、沖合施設に関連し、沖合施設を運用する者を意味し、本規則に基づき、あらゆる権限が沖合施設に関連して行使される時点において沖合施設を所有する者を含む。 「汚染」(pollution)とは、人の健康に対する危険性を惹起し、生物資源及び海洋生物を侵し、海洋の快適さを損傷し、または、その他の海洋の適正利用を妨害するような油または他の物質による汚染を含むものとする。また、1997 年英国商船令(汚染の防止：油以外の物質)(介入措置)の附則に列記する他の物質による汚染を含む。 及び、 「英国海域」(United Kingdom Waters)とは、1995 年英国商船法と同じ意味を有する。
Intervention powers	介入権限
3. - (1) The powers conferred by this regulation shall be exercisable where - (a) an accident has occurred; and (b) in the opinion of the Secretary of State	3.(1) 本規則により付与される権限は、次の場合に行使される。 (a) 事故が発生したこと。及び、 (b) 閣僚の意見において、事故が英国、英国海

<p>the accident will or may cause significant pollution in the United Kingdom, United Kingdom waters or in any designated area within the meaning of the Continental Shelf Act 1964; and</p> <p>(c) in the opinion of the Secretary of State the use of the powers conferred by this regulation is urgently needed, but those powers are subject to the requirements of paragraph (6) below.</p> <p>(2) For the purpose of preventing or reducing pollution, or the risk of pollution, the Secretary of State may give directions as respects any offshore installation -</p> <p>(a) to the operator of the offshore installation; or</p> <p>(b) to the manager of the offshore installation; or</p> <p>(c) to any servant or agent of the operator of the offshore installation.</p> <p>(3) Directions under paragraph (2) above may require the person to whom they are given to take, or refrain from taking, any action of any kind whatsoever, and without prejudice to the generality of this paragraph, directions may require that person -</p> <p>(a) to move or not to move the offshore installation, or any part of it, to or from a specified place or area, or over a specified route; or</p> <p>(b) to unload or discharge, or not to unload or discharge, any oil or other substance; or</p> <p>(c) to take or not to take specified remedial measures.</p> <p>(4) If in the opinion of the Secretary of State the powers conferred by paragraph (2) above</p>	<p>域、または、1964 年大陸棚法の趣旨の範囲内において指定される海域で重大な汚染を引き起こす、または、引き起こす可能性のあること。及び、</p> <p>(c) 閣僚の意見において、本規則により付与される権限の行使が早期に必要とされること。</p> <p>しかしながら、本権限については後述パラグラフ(6)の要件に従う。</p> <p>(2) 汚染もしくは汚染のリスクを防止し、または、軽減するために、閣僚は沖合施設に関連し、次の者に対し指示を発することができる。</p> <p>(a) 沖合施設のオペレーター。または、</p> <p>(b) 沖合施設の管理者。または、</p> <p>(c) 沖合施設のオペレーターの従業員または代理人。</p> <p>(3) 右パラグラフ(2)に基づく指示は、その指示を受ける者に対し、あらゆる種類の行動を執る、または、行動を抑えることを求めることができ、本パラグラフの一般性を損なうことなく、指示はその者に対し次の事項を求めることができる。</p> <p>(a) 沖合施設またはその構成要素を、特定の場所・水域からあるいは特定の場所・水域へ、または、特定の航路上を、移動すること、または、移動しないこと。</p> <p>(b) あらゆる油またはその他の物質を荷揚あるいは排出すること、または、荷揚あるいは排出しないこと。</p> <p>(c) 特定の改善措置を執ること、または、執らないこと。</p> <p>(4) 閣僚の意見において、右パラグラフ(2)により付与された権限が汚染または汚染のリスクを</p>
--	---

<p>are, or have proved to be, inadequate for the purpose, the Secretary of State may, for the purpose of preventing or reducing pollution, or the risk of pollution, take, as respects the offshore installation or its contents, any action of any kind whatsoever, and without prejudice to the generality of this paragraph the Secretary of State may -</p>	<p>防止・軽減することについて不十分であり、または、不十分であると証明された場合には、閣僚は沖合施設またはその構成要素に関連し、本パラグラフの一般性を損なうことなく、以下に掲げるあらゆる種類の行動を執ることができる。</p>
<p>(a) take any such action as she has power to require to be taken by a direction under this regulation;</p>	<p>(a) 本規則に基づく指示により執られることを求める、閣僚が有する権限のような措置行動を執ること。</p>
<p>(b) undertake operations for the sinking or destruction of the offshore installation, or any part of it, of a kind which is not within the means of any person to whom she can give directions; or</p>	<p>(b) 閣僚が指示を発することのできる者の手段の範囲にないような沖合施設あるいはその構成要素について沈没または破壊の行動に着手すること。または、</p>
<p>(c) undertake operations which involve the taking over of control of the offshore installation (whether by boarding the offshore installation or entering and using any premises which appear to her to be premises from which the operations of the offshore installation may be controlled).</p>	<p>(c) 沖合施設のコントロールの引継ぎを含む行動に着手すること(沖合施設への乗り込み、または、閣僚により沖合施設の運用がコントロールされている施設であると思料する施設に立ち入り、利用するかを問わない)。</p>
<p>(5) The powers of the Secretary of State under paragraphs (2) and (4) above shall also be exercisable by such persons as may be authorised for the purpose by or on behalf of the Secretary of State.</p>	<p>(5) 右パラグラフ(2)及び(4)に基づく閣僚の権限は、閣僚によりその目的のために任命され、または、閣僚代行の立場にある者により行使される。</p>
<p>(6) Every person concerned with compliance with directions given, or with action taken, under this regulation shall use his best endeavours to avoid any risk to human life.</p>	<p>(6) 本規則に基づき、発せられた指示または執られる措置に従う者は、人命に対するあらゆるリスクを回避するための最善の努力を払わなければならない。</p>
<p>(7) In this regulation, "specified" in relation to a direction under this regulation, means specified by the direction.</p>	<p>(7) 本規則において、本規則に基づく指示に関連する「特定の」(specified)とは、指示により特定される方策を言う。</p>
<p>Compensation for unreasonable loss or</p>	<p>不合理な損失または損害に対する補償</p>

<p>damage</p> <p>4. - (1) If any action duly taken by a person in pursuance of a direction given to him under regulation 3 above, or any action taken under paragraph (4) or (5) of that regulation -</p> <p>(a) was not reasonably necessary to prevent or reduce pollution or the risk of pollution; or</p> <p>(b) was such that the good it did or was likely to do was disproportionately less than the expense incurred, or damage suffered as a result of the action,</p> <p>a person incurring expense or suffering damage as a result of, or by himself taking, the action shall be entitled to recover compensation from the Secretary of State.</p> <p>(2) In considering whether any person shall be entitled to recover compensation from the Secretary of State under paragraph (1) above, account shall be taken of -</p> <p>(a) the extent and risk of pollution if the action had not been taken;</p> <p>(b) the likelihood of the action being effective; and</p> <p>(c) the extent of the damage which has been caused by the action.</p> <p>(3) Any reference in this regulation to the taking of any action includes a reference to a compliance with a direction not to take some specified action.</p> <p>(4) The Admiralty jurisdiction of the High Court and of the Court of Session shall include jurisdiction to hear and determine any claim arising under this regulation.</p> <p>第 6 規則 : (略)</p>	<p>4.(1) 右第 3 規則に基づき執られた措置について、または、その規則パラグラフ(4)あるいは(5)に基づき執られた措置について、</p> <p>(a) 汚染または汚染のリスクを防止・軽減するために合理的ではない場合、または、</p> <p>(b) 措置による利益または措置により生ずる利益について、措置の結果として生じた損失または損害よりも異常に低い場合には、</p> <p>結果として損失を受け、または、損害を蒙った者は、その措置について関係から補償を受ける権利を有する。</p> <p>(2) 右パラグラフ(1)に基づき関係から補償を受ける者を考慮するに当たり、次の事項を考慮する。</p> <p>(a) 措置が執られなかった場合の汚染の拡大及びリスク。</p> <p>(b) 措置の効果の可能性。及び、</p> <p>(c) 措置により生じた損害の拡大。</p> <p>(3) 措置を執ることに関する本規則の関連については、特定の措置を執らない指示に従う関連を含む。</p> <p>(4) 高等法院及び民事上級裁判所の海事管轄権は、本規則に基づき生じるあらゆる主張を聴き、決定する管轄権を含む。</p> <p>第 6 規則 : (略)</p>
--	---