

船舶の避難場所に関する研究　ーIMOガイドライン
修正提案の検討（２）ー

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-03-20 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 山地, 哲也, YAMAJI, Tetsuya メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15053/0000000049

【研究ノート】

船舶の避難場所に関する研究
—IMO ガイドライン修正提案の検討(2)—

Study on Issues relating to Places of Refuge for Ships:
Consideration of Proposal for Revision of IMO Guidelines (2)

山地 哲也

Tetsuya YAMAJI

1 はじめに

船舶の避難場所に関する研究の一環として山地は、2019年12月発行の海上保安大学校研究報告において、2018年12月3日～7日に開催されたIMO第100回海上安全委員会(MSC: Maritime Safety Committee)に対する欧州連合(EU: European Union)加盟国及び海事関係団体による「要支援船舶に対する避難場所に関するガイドライン」(Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance)(2003年12月、IMO総会決議A.949(23)。以下、「IMOガイドライン」と言う)の最新化を求める提案(以下、「MSC100-EU提案」と言う)¹⁾について検討を行った(山地(2019))²⁾。MSC100-EU提案を踏まえIMOにおいては以後、海上安全委員会の下部小委員会である航行安全・無線通信・搜索救助に関する小委員会(NCSR: Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue)の下でIMOガイドラインの最新化に係る審議を行うこととされた³⁾。これを受けEU加盟国及び海事関係団体は2020年1月15日～24日に開催された第7回航行安全・無線通信・搜索救助に関する小委員会に対し、IMOガイドラインの規定に係る修正提案(以下、「NCSR7-EU提案」と言う)を行っている⁴⁾。本小委員会はコレスポンドンスグループ(Correspondence Group)を設置し⁵⁾、NCSR7-EU提案について検討し、その結果を次回の第8回航行安全・無線通信・搜索救

助に関する小委員会に報告させ⁶⁾、引き続き検討を行う予定である。

NCSR7—EU 提案は、IMO ガイドラインの規定について具体的に改正を求めるものである。これらは、EU における船舶の避難場所に関する事故対応の経験、要支援船舶に対する避難場所収容に係る規定を有する「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」と言う）の採択⁷⁾、「EU の避難場所に関する運用ガイドライン」（以下、「EU ガイドライン」と言う。最新版は第 5 版（2018 年 2 月 1 日）⁸⁾）の作成及びその運用を踏まえたものである。本稿では IMO ガイドライン修正提案の検討として MSC100—EU 提案について検討した山地(2019)に引き続き、NCSR7—EU 提案と船舶通航監視指令又は EU ガイドライン等との関係について表を用いて整理を行い、船舶の避難場所に係る動向の蓄積を図ることとする。

2 NCSR7—EU 提案の整理

表—1においてNCSR7—EU提案により修正を求めるIMOガイドラインをセクション、パラグラフ番号に沿って整理する。提案内容の下線部は新たに追加される規定、又は、現行IMOガイドラインに対する修正部分を表す。同表の右欄においては、現行IMOガイドライン、EUガイドライン及び船舶通航監視指令の規定との関係についてその要点を記載する。また、山地(2019)で整理したMSC100—EU提案の方向性((1)提案の趣旨・目的、(2)避難場所に関する調整及び協力、(3)国の1つの権限ある当局の指定、(4)関係者の明確化、(5)対応プロセス・コミュニケーション及び報告手続、(6)避難場所の提供を拒否し他国に引継ぐ場合のガイダンス、(7)メディア及び情報対応、(8)教訓の共有)⁹⁾との関係性が認められる場合には、その旨記載する。現行のIMOガイドライン、EUガイドライン及び船舶通航監視指令は欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)のPlaces of Refugeに係るホームページ上で参照可能である¹⁰⁾。

表-1：NCSR7-EU 提案の整理
提案内容

セクション パラグラフ	提案内容	現行 IMO ガイド ライン等との関係
セクション 1	基本的事項	
1.1	はじめに 避難場所は純粋に理論的又は学術上の議論に従うものとはならない。反対に避難場所は <u>当局及び産業界の双方が関係する運用上の決定を必要とする実際的な問題として取り扱われるべきである</u> 。船舶がそれ自体、重大なる困難な状況にある、又は、支援を必要とすると判断する際(人命に対する危険はない)、 <u>重要なのは何をなすべき必要があるかである</u> 。一つのジレンマは、船舶が沿岸付近の保護場所(shelter)又は港湾に収容されるべきか、あるいは、沖合に出されるべきかである。 <u>多くの場合、当局においては要支援船舶を避難場所に収容することに消極的である</u> 。これは関係するすべての事項について総合的に理解され、 <u>適切な情報に基づき決定が行われないことをその原因とする</u> 。IMO ガイドラインはこの課題への対応を模索する。	現行IMO ガイドライン1.2をベースに下線部の修正を行っている。
1.2	背景	
1.2.1	<u>避難場所を要請する事態に発展する状況はしばしば、ただ一つの国が関係し、その管轄域に適用される法令に基づき、その国によって管理される</u> 。複数の近隣国又は事故に近接する国が関係する事態に発展する可能性もある。このため、IMO ガイドラインは <u>一国以上が関係する可能性のある状況についても適用されることを想定する</u> 。	EU ガイドライン Context 及び第3章避難場所調整の冒頭規定と趣旨を提案する。 MSC100-EU 提案の方向性中、(2)避難場所に関する調整及び協力を具体化する。
1.2.2	船舶が事故に遭遇した際、進行する状況から損害又は汚染のリスクを防止する最善の方策は、その積荷及び燃料油を軽減するような予防的措置を実施し状況を安定させ、損傷を補修することであろう。このようなオペレーションは避難場所において実施するのが最適である。損害又は汚染を防止又は軽減するため、貨物の移送その他の措置を実施する必要性のある状況が発生する。	現行IMO ガイドライン1.3をベースに下線部の修正を行っている。
1.2.3	ある場合においては、損傷を受けた船舶を外洋の荒天下に長時間留めることにより、船舶の条件を悪化させるリスクが増大し、海象、気象、環境条件が変化し、潜在的危険性が増加す	現行IMO ガイドライン1.8と同内容を提案する。 現行IMO ガイドライン1.6と同内容を提案する。

	ることになる。		現行 IMO ガイドライン 1.5 と 同内容を提案する。
1.2.4	沿岸諸国は損傷を受け、能力を減じた船舶を環境被害に対する潜在的危険性故に、その責任領域に受け入れることについて消極的であるが、実際には外洋の条件下で海上事故に十分かつ効果的に対応する可能性はほとんどないだろう。		
1.2.5	<u>要支援船舶を避難場所</u> に収容することはまた、リスクにさらされる沿岸線の範囲を極小化する意味でも有効であろう。しかしながら、避難場所として選択されるエリアは、より重大なリスクにさらされる可能性がある。貨物移送又は補修が比較的容易に行うことが可能な港湾又はターミナルに船舶を収容する可能性についても、検討されなければならない。このため、避難場所の選択及び利用の決定は、ケースバイケースで、またリスクアセスメントに基づき注意深く検討が行われる必要がある。		現行 IMO ガイドライン 1.9 を ベースに下線部の修正を行っ ている。
1.2.6	<u>避難場所の利用は、地元の反対に直面し、政治的に困難な判断を伴う可能性がある。沿岸国は、安全かつ効率的な対応及び決定には証拠に基づき総合的なリスクアセスメントが不可欠であることを認識すべきである。状況に応じ、地域的な協力協定が要支援船舶の収容又は避難場所の検討を支援することとなる。</u>		現行 IMO ガイドライン 1.10 をベースに下線部の修正を行 っている。 現行 IMO ガイドライン 1.10 では「政治的な判断」として いる文言を「困難な判断」に 修正している。
1.2.7	<u>避難場所が認められた船舶を収容する国及び港湾は損傷船舶の収容から生じる責任に関し、適当な場合には、迅速な補償を受けなければならない。このために、適切な国際条約、また、可能な場合にはリスク共有メカニズムが適用されることが重要である。</u>		NCSR7-EU 提案 1.4.11 では 現行 IMO ガイドライン 1.17 と同内容を提案し、IMO ガイ ドラインは責任及び補償問題 を規定するものではないとし つつも、NCSR7-EU 提案 1.2.7 では国際条約等を適用 し適切に補償が行われるべき 旨追加している。
1.2.8	国際レベルにおいては、セクション 1 の付録-1 に記述する条約(改正を含む)が、とりわけ、想定される状況において沿岸諸国及び船舶がとる行動について、法的枠組みを構成すること		現行 IMO ガイドライン 1.11 と同内容を提案する。

	となる。 この背景に対して、方策の調和した効果的な実行を確保し、国、船長及び本目的に合致するその他の関係者を支援する際に一層の運用に資するよう要支援船舶の収容に係る規定を整備することが必要である。	MSC100－EU 提案の方向性 中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。
1.3	目的	MSC100－EU 提案の方向性 中、(1)EU 提案の趣旨・目的、また、(4)関係者の明確化を具体化する。
1.3.1	IMO ガイドラインの目的は、情報に基づき一層迅速な意思決定に至るよう、統一的かつ透明性を有するプロセスを提供することである。これにより人命並びに海上の安全、セキュリティ及び環境の保護のために要支援船舶が避難場所を要請する場合に、国、船長、運航者、サルバー、その他の関係者に資することになる。	MSC100－EU 提案の方向性 中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。
1.3.2	プロセスは、政府、当局及び産業界内及びこれらの間において協力及び建設的な実行を促進するべきである。	MSC100－EU 提案の方向性 中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。
1.3.3	船長又は船舶に責任を有するその他の者(例：サルバー)により求められる事項を踏まえ、支援の提供を要請される可能性のある国は、避難場所の指定を検討するべきである。これは、環境損害又は航行障害に至る可能性のある船舶の沈没又は座礁のリスクがある場合には、特に重要である。	MSC100－EU 提案の方向性 中、(1)EU 提案の趣旨・目的を具体化する。
1.3.4	IMO ガイドラインはまた、要支援船舶の収容に係る国の計画が国際的な調整及び意思決定、また可能な場合には要支援船舶を収容するための調整計画を策定するに際しての協力枠組みを含むことを目的とする。これは、いくつかの沿岸国によって共有される地域的エリア又は沿岸域においては、望ましく、また、必要となる。	MSC100－EU 提案の方向性 中、(2)避難場所に関する調整及び協力を具体化する。
1.3.5	避難場所への入域の承認はケースバイケースにより政治的に判断されることになろう。この場合、避難場所への収容により影響を受ける船舶、乗組員及び乗組員に対する有効性、並びに、沿岸域付近に入域した船舶から生じるリスク間のバランスを十分考慮することになろう。又は、沿岸から離れ沖合に向け航行する、あるいは、航行を命じられる場合もある。	現行 IMO ガイドライン 1.7 をベースに下線部の修正を行っている。現行 IMO ガイドライン 1.7 では「政治的に判断」としている文言から「政治的に」を削除している。
	しかしながら、沿岸域付近にこのような船舶を入域させることは、沿岸国に対し経済及び環境の観点から危険を及ぼすこととなり、地方当局及び住民はこのオペレーションに對し強く	現行 IMO ガイドライン 1.4 を削除している。

	反対する可能性がある。	
1.4	IMO ガイドラインの意図	
1.4.1	IMO ガイドラインは、船舶が要支援状態である場合、又は、船舶が避難場所を求める場合に、この状況に対応し、決定を行うために、沿岸国、船長、オペレーター、サルバー、その他の関係者に対し、運用上の枠組みの基本を提供することを意図する。	MSC100—EU 提案の方向性 中、(1)EU 提案の趣旨・目的、また、(4)関係者の明確化を具 体化する。
1.4.2	このような枠組みには、国内の一定の当局の設定を含むことになる。これはその国の内部機構を踏まえたものであり、その当局は要支援船舶の避難場所への収容に関する独立した決定を行うために関連する専門性及び必要な権限を有するものである。以下、この当局を権限ある当局という。	EU ガイドライン Background、1.1 加盟国の責 任、1.1.1 加盟国の権限ある当 局、船舶通航監視指令第 20 条 (要支援船舶の収容に関する 権限ある当局)1 と同趣旨を提 案する。
1.4.3	IMO ガイドラインはまた、このような権限ある当局に対し、避難場所を要請する要支援船舶に効果的に対応するための方策等に係る指針を含むものである。指針には避難場所において船長が必要とする業務又は施設を明確に特定する際し船長を支援するために、船長に対しても提供されるべきである。このため IMO ガイドラインは、船長に期待される事項、示唆を含む手続き及び情報フローに係る指針も含むべきである。	
1.4.4	しかしながらこのような場合においては通常、サルバー、船級協会、保険者等を関係者の関与が必要であり、このため IMO ガイドラインはこのような関係者に対する指針を含むものとする。	MSC100—EU 提案の方向性 中、(4)関係者の明確化を具体 化する。
1.4.5	IMO ガイドラインは、ただ一つの国が関与するのみならず一つの管轄に關係する場合にも対応する。このため、支援を必要とする船舶の評価を実施するに際し、共通する枠組みに係る地域的な協力及び調整の設定を行うための沿岸国に対する強力な勧告を含むものである。これには適当な場合には、調整した行動をとり、計画を実行に移すことを含んでいる。	MSC100—EU 提案の方向性 中、(2)避難場所に関する調整 及び協力を具体化する。
1.4.6	あらゆる場合において、加盟国、船長、会社、サルバー及び他の関係者の努力が効果的に対応するべきである。このため、これらの努力は相互に補完的であり、	現行 IMO ガイドライン 1.12 をベースに下線部の修正を行 っている。

		MSC100－EU 提案の方向性 中、(4)関係者の明確化を具体 化する。
	また、一つの権限ある当局が状況を管理し、避難場所に係る要請を認める立場にない場合には、別の権限ある当局に伝えられ、その要請に係る意思決定を引き継ぐよう準備を行うべきことを確保するものである。	MSC100－EU 提案の方向性 中、(6)避難場所の提供を拒否 し他国に引継ぐ場合のガイド ラインを具体化する。
1.4.7	船舶が支援を必要とし、人命の安全が関連しない場合においては、IMO ガイドラインに従うべきである。	現行 IMO ガイドライン 1.1 と 同内容を提案する。
	IMO ガイドラインは、海上における人命の救助に関するオペレーションの問題を取り扱うものではない。	現行 IMO ガイドライン 1.13 と同内容を提案する。
1.4.8	しかしながら、状況展開において、乗船者自身が遭難の状況にあると判断する場合には、1979 年の海上における捜索及び救助に関する国際条約(SAR 条約)、国際航空・海上捜索マニユール及びこれに関連する書類が IMO ガイドライン(及び関連手続き)に優先することになる。	現行 IMO ガイドライン 1.14 と同内容を提案する。
1.4.9	SAR 条約で定義される「救助」オペレーションの事案でない場合であっても、IMO ガイドラインの適用に当たっては常に人命の安全について念頭に置かなければならない。	現行 IMO ガイドライン 1.16 と同内容を提案する。
1.4.10	あらゆる場合において、権限ある海事支援サービス(MAS : Maritime Assistance Services)／救助調整本部(MRCC : Maritime Rescue Co-ordination Centre)に対し、捜索救助事案に至る可能性のある状況について通報されるべきである。	現行 IMO ガイドライン 1.15 と同内容を提案する。 海事支援サービスを追加して いる。
1.4.11	IMO ガイドラインは、船舶の避難場所への収容の承認又は拒否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規定するものではない。	NCSR7－EU 提案 1.4.11 では 現行 IMO ガイドライン 1.17 と同内容を提案し、IMO ガイ ドラインは責任及び補償問題 を規定するものではないとし つつも、NCSR7－EU 提案 1.2.7 では国際条約等を適用 し適切に補償が行われるべき

1.5	定義	旨追加している。
	1. 「要支援船舶」(ship in need of assistance)とは、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起する可能性のある状況の船舶を意味する。 2. 「者」(Party)とは、要支援船舶が避難場所を求める場合において、状況対応の支援に係る者を意味する。 3. 避難場所」(place of refuge)とは、要支援船舶が当該船舶についてその状況を安定させ、航海上の危険性を軽減し、人命及び環境を保護することを可能とする行動をとることができるところを意味する。 4. 「海事支援サービス」(MAS: Maritime Assistance Services)とは、IMO 総会決議 A.950(23)で定義される事故報告を受信し、事故発生について船長と沿岸国当局間の連絡ポイントとしての業務を実施する責任を有するサービスを意味する。 5. 「救助調整本部」(MRCC)とは、[SAR条約に定義する]救助調整本部を意味する。 6. 「権限ある当局」とは、国の内部機構を踏まえたものであり、要支援船舶の避難場所への収容に関する独立した決定を行うために関連する専門性及び必要な権限を有する当局を意味する。	現行 IMO ガイドライン 1.18 と同内容を提案する。 現行 IMO ガイドライン 1.19 と同内容を提案する。 現行 IMO ガイドライン 1.20 と同内容を提案する。 EU ガイドライン Background、1.1 加盟国の責任、1.1.1 加盟国の権限ある当局、船舶通航監視指令第 20 条 (要支援船舶の収容に関する権限ある当局)1 と同趣旨を提案する。
セクション 2	7. 「関係者」(parties involved)とは、[セクション〇に規定する者] [国際安全管理コード (ISM Code : International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)に規定する者]を意味する。 避難場所を要請する要支援船舶に関し船長／サルバー／他の関係者に求められる措置	「他の関係者」の追加は、MSC100－EU 提案の方向性中、(4)関係者の明確化を具体化する。

2.1	船長		
2.1.1	海難発生の際、船長／サルバーは、事故の内容を通報し、その後の必要な行動を開始するために、各国において指定されたMAS／MRCCに連絡をしなければならない。MAS／MRCCのリストは、IMOの関連するサークュラーで参照可能である。		
2.1.2	ISMコードの規定が適用される船舶の船長は、ISMコードに従い海上で発生したあらゆる事故について会社に報告しなければならない。状況の報告の後、会社は可及的速やかに権限ある沿岸国の関係部署にコンタクトをとり、必要に応じ会社の判断により行動しなければならない。		
2.1.3	船長は船舶に対する指揮権を有し、サルベージ作業が実施されている場合においてもなお指揮権を保有している。指揮がサルバーの責任の下に入った場合には、船長は指揮権の委譲を判断することができる。		
2.1.4	船長は、 — 可及的速やかに[可能であれば]少なくとも以下の事項を含む事故報告を(最も近接する沿岸国の)権限ある当局に通報しなければならない。 (1) 船舶の特徴 (2) 船舶の位置 (3) 仕出港 (4) 仕向港 (5) 積載貨物の情報 (6) 搭載している油及び危険な貨物に係る追加的情報を得ることが可能な住所 (7) 搭載燃料油の量、場所及び種類 (8) 乗船者の人数 (9) 事故の詳細 — 権限ある当局と十分に協力しなければならない。 — 権限ある当局に対し要請され、又は、関連する情報を通知しなければならない。	EUガイドライン1.2.1 船長と同趣旨を提案する。	
2.1.5	船長は更に(必要な場合には会社及び／又はサルバーの支援を得て、以下の事項を実施しなければならない)。 1. 状況を評価し、船舶が支援を要する理由を特定すること。	現行IMOガイドライン付録2中の1をベースにEUガイドライン1.2.1 船長と同趣旨を	

	2. (状況発生時の船長の最大の能力及び知識により) リスク、脅威及び特定された危険性の分析を実施すること。これは特に次の事項について検討を行う。 — 火災 — 爆発 — 船舶に対する損害(機械的及び／又は船体損傷を含む) — 衝突 — 汚染 — 船舶の安定性の阻害 — 座礁	提案する。
	3. セクション2の付録1(リスク分析ファクター略)に基づき、船舶が以下の行動をとる場合の事故の影響の可能性を予測すること。 — 船舶が同様の状況に留まる。 — 船舶が航海を継続する。 — 船舶が避難場所に到達する。又は、 — 船舶を沖出しする。	現行IMO ガイドライン2.2をベースにEU ガイドライン1.2.1 船長と同趣旨を提案する。
	4. 発生した状況に伴う危険を克服するために沿岸国から必要とされる支援を特定すること (セクション2の付録2[略]を参照) 5. 船上での緊急対応サービスの有無及び権限ある当局に利用可能な情報を通報すること。 6. 事故状況の影響を最小化するために関係する対応措置を実施すること。	EU ガイドライン1.2.1 船長と同趣旨を提案する。
2.2	サルバー 船長がその指揮権を委譲した場合には、サルバーは以下の事項に係る責任を有する。 1. 船舶の状態及びサルベージ作業の進展について権限ある当局に十分に連絡をすること。 2. あらゆる適切な措置を講じることにより、船舶及び人命の安全並びに海洋環境の保護を図ること。 3. サルベージ作業を開始する前に作業に係る承認を得るために、当面の予定を示すサルベージ計画の概要を権限ある当局に提出すること(詳細計画は後に提出)。 4. 緊急対応サービス(ERS)が得られる場合には、サルバーは船級協会に対し船舶の最新の状態に係る情報を提供するために、船級協会と直接連絡を行う。	EU ガイドライン1.2.5 サルバーと同内容を提案する。

2.3	避難場所要請ープロセス 避難場所に係る公式的要請を行うために船舶に責任を有する者による決定が行われた場合には、権限ある当局の決定権限に影響を及ぼすことなく、以下のプロセスで進めるべきである。 1. 正式要請は様式-A(セクション-2)に記載する情報を含むべきであり、電子的送信システムを通じて文書で実施されるべきである。地域の法令に従うために権限ある当局が求める可能性のあるその他の情報(例：積荷目録、積載計画)及びサルベージ計画の概要についても、様式-Aと共に送付されるべきである。 2. 避難場所に係る正式要請は、権限ある当局としての沿岸国、又は、適当な場合には指定された MAS/MRCC に対し、利用可能な最速の方法を利用し、船長により送信されるべきである。 3. 避難場所に係る正式要請は、以下の者によっても実施される。 - ー 船舶の運航者／陸上に所在する会社の指定された者(DPA : Designated Person Ashore)／契約したサルバー、及び - ー その時点で船舶に対する責任を有し、国内法令で認められるその他の者 4. 極端な状況にない限り、正式要請は、国のコンタクトポイント(MAS 又は MRCC)を通じて一人の権限ある当局に対してのみ実施され、MAS/MRCC 及び権限ある当局と合意がなされた場合を除き、港灣に対し直接的に行われるべきではない。権限ある当局は常に、第三者の関与の有無について知らされるべきである。 5. 他の権限ある当局又は MAS/MRCC に対する同時的要請は、避けるべきである。	EU ガイドライン 4.1 プロセスと同趣旨を提案する。 EU ガイドライン 4.2 避難場所正式要請様式と同趣旨を提案する。 EU ガイドライン 4.1.4 加盟国に対する避難場所要請の通知及び協力と同趣旨を提案する。 EU ガイドライン 4.1.4 加盟国に対する避難場所要請の通知及び協力と同趣旨を提案する。 EU ガイドライン 4.1.4 加盟国に対する避難場所要請の通知及び協力と同趣旨を提案する。
2.4	対応措置	
2.4.1	沿岸国の事前の承認を得ることを条件として、必要とされる場合には、船長及び関係船会社は、必要な対応措置を執るべきである。これらは、サルベージ若しくは曳航契約の締結又は、船舶の状況に対処するための他の措置に係る準備である。接近を認める場合には、沿岸国は、船長及び／又はサルバーが従うべき追加的又は異なる措置を策定することができる。	現行 IMO ガイドライン 2.7 をベースに下線部の修正を行っている。

2.4.2	船長、会社、必要とされる場合にはサルバーは、下記パラグラフ 3.7 に記述する沿岸国の意思決定プロセスの結果による実行上の要件に従うべきである。	現行 IMO ガイドライン 2.8 と同内容を提案する。 NCSR7-EU 提案にはパラグラフ 3.7 は記載されていないため、誤記の可能性あり。
付録-1	リスクアセスメント要因[略]	現行 IMO ガイドライン付録-2: 避難場所提供に関するリスクリスク評価のためのガイドラインと同内容を提案する。
付録-2	様式-A 避難場所正式要請様式[略]	MSC100-EU 提案の方向性中、(5)対応プロセス・コミュニケーション及び報告手続、EU ガイドライン付録-C 避難場所正式要請様式を具体化する。
2.5	その他の関係者	
2.5.1	旗国[沿岸国と異なる場合] 船舶の証明書及びその他の関係書類(特に、安全及び汚染防止に関するもの)について特別の必要性がある場合には、旗国は権限ある当局との協力を求めらるべきである。旗国はまた、緊急対応サービスの情報が利用可能となるよう促進するべきである。権限ある当局[沿岸国]は、旗国が状況の進展について認識するよう対応するべきである。	EU ガイドライン 1.2.3 旗国と同趣旨を提案する。
2.5.2	船級協会 情報収集及びリスクアセスメントの段階においてあらゆる情報の提供を行うために、特に避難場所に係る正式な要請が行われた場合には、船級協会が関与することを強く勧告する。多くの船級協会は、緊急対応サービスを策定している。船級協会は、乗組員、サルバー又は権限ある当局に対し、損傷に関係する安定性及び残存強度等に関する情報を提供可能である。初期の重要な段階から修繕段階に至るまで緊急対応サービスは、事故状況の技術的側面を評価し、緊急及び船長/サルバー及び/又は権限ある当局に対する支援に係る可能な措置を特	EU ガイドライン 1.2.4 船級協会と同趣旨を提案する。

2.5.3	緊急対応サービス <u>船舶が陸上の緊急対応サービスに登録された場合には、本サービスは船舶の損傷状態のアセスメントを実施するために発動されるべきであり、緊急対応サービスの利用可能性について、船長又は運航者により権限ある当局に対し、可及的速やかに通知されるべきである。権限ある当局は、必要と見做される全ての情報(特に、緊急対応サービス報告書及び/又は支援情報、提供可能な場合には積荷目録等)にアクセスするべきである。国際船級協会(IACS: International Association of Classification Societies)は、緊急対応サービスが船長に対し、また、船長又は運航者の要請を踏まえその他の当局に対し、迅速に技術的情報を提供することを勧告する。</u>	EUガイドライン1.2.4 船級協会と同趣旨を提案する。
2.5.4	<u>保険者 PI(Protection and Indemnity)保険は、乗組員、乗客及びその他の乗船者に係る人的傷害、積荷損失・損害、油汚染、船体散去及びドック損害に係る広範囲の責任を対象とする。一般的に、PIクラブはまた、そのメンバーに対し保険請求、法的問題及び損害防止に係る幅広い業務を提供し、しばしば事故の管理について主導的な役割を実施する。このため、PIクラブは船舶運航者からの関連情報の収集に関して有効であることから、事故対応の間においては、可能な限り早期にPIクラブとの連絡設定を行うことが重要である。事故発生時、PIクラブは、要支援船舶の収容に際して港に発生する可能性のある損害又は損失の補償を含む金銭的保証を提供するよう求められることがある。</u> <u>船舶保険は、船体、機械及び装置に対する損害をカバーする。これは通常、2件以上の保険業者が保険の引き受けを行う。このため、サルベージ作業実施の間、すべての保険者を代表して活動することが認められる主導的役割を有する船舶保険者の詳細な連絡先を入手すること</u> <u>で十分である。</u>	EUガイドライン1.2.7 保険者と同内容を提案する。
2.5.5	<u>港湾及びターミナル 状況及びリスクアセスメントに応じ、港湾又は特定のターミナルは避難場所の候補域として特定される可能性がある。港湾が要支援船舶に係る避難場所の候補域として特定される場合には、特に以下の事項について検討を行う必要がある。</u> <u>一 適当なバース、指定緊急受入バース、又は、船舶を収容する場所の利用可能性</u>	EUガイドライン1.2.6 港湾当局と同内容を提案する。

	一特に港湾が居住地域に近接する場合には、安全及び／又は人の健康に対するリスク。及び 一港湾オペレーションの技術的側面の検討(例：長期間のオペレーションの混乱、船舶差し止め、航路を通じたアクセス制限、施設に対する損害のリスクの可能性に係るアセスメント)	
2.5.6	会社／重航者は以下の事項を実施する。 一船長が船上の状況の管理を可能とする観点から、何らかの理由により、又は、船長に対する情報の要請を軽減するために、権限ある当局／MASが求めるあらゆる情報に係るコンタクトポイントの提供。 一事故状況への対応の間、又は、その後要請された場合において権限ある当局／MASの支援 一権限ある当局及び船級協会の間の緊急対応サービスに係る情報提供の調整	
セクション 3	沿岸国に期待される「求められる」行動 船舶が避難場所の要請に係る支援を必要とする場合には、避難場所への船舶の収容に係る決定を行わなければならない。このため各沿岸国は避難場所の提供能力の評価を行うべきである。これは特に船舶若しくは環境に対する損失を生じ、又は、航行障害を惹起する可能性がある場合には、重要である。	EU ガイドライン Preface、Background、1.1 加盟国の責任、第 3 章避難場所調整頭規定及び 4.2 避難場所正式要請と同趣旨を提案する。
3.1	権限ある当局	MSC100－EU 提案の方向性中、(3)国の 1 つの権限ある当局の指定を具体化する。
3.1.1	船舶が避難場所の要請に係る支援を必要とする場合には、沿岸国の当局に連絡が可能ない体制にあることが必要である。この当局は、沿岸国の内部機構を踏まえたものであり、要支援船舶の避難場所への収容に関する独立した決定を行うために関連する専門性及び必要な権限を有するものである。	EU ガイドライン Background、1.1 加盟国の責任、1.1.1 加盟国の権限ある当局、船舶通航監視指令第 20 条(要支援船舶の収容に関する権限ある当局)1 と同趣旨を提案する。
3.1.2	このため、沿岸国は 1 人の権限ある当局を任命するべきである。権限ある当局は、避難場所の要請に係る支援を必要とする船舶の収容に関し、自身の判断で独立した決定を行うために関連する専門性及び必要な権限を有するべきである。	EU ガイドライン Background、1.1 加盟国の責任、1.1.1 加盟国の権限ある当

		局、船舶通航監視指令第20条(要支援船舶の収容に関する権限ある当局)1と同趣旨を提案する。
3.1.3	沿岸国はMASを設定、維持するべきである。及び/又は、適当な場合には、MASに近隣国との共同の業務に係る必要な調整を実施させる。	
3.1.4	沿岸国は、権限ある当局及びMAS/MRCCの名称及び詳細な連絡先を利用可能とするべきである。	
3.2	避難場所の要請に係る要支援船舶の収容計画	
3.2.1	国際法に基づき、沿岸国は、船長又は会社に対し、リスク又は危険を軽減するために、指示する期限内に適切な行動を執ることを要請することができる。これに従わない場合又は緊急時においては、沿岸国は、沿岸国は危険性に対処するための適切な措置を実施する権限を有する。	現行IMOガイドライン3.1をベースに下線部の修正を行っている。
3.2.2	このため、現実的に損害や汚染が発生していない場合であっても、沿岸国はこのような事態に対応するための明確な手続きを含む計画を策定することが重要である。	現行IMOガイドライン3.2をベースに下線部の修正を行っている。
3.2.3	沿岸国は、管轄水域内において要支援船舶によって提示されるリスクに対応するために船舶の収容に係るIMOガイドラインに従う計画及び手続きを策定することが求められる。権限ある当局は、本計画の策定及び実施に関与するべきである。	船舶通航監視指令第20a条(要支援船舶収容に関する計画)1と同趣旨を提案する。
3.2.4	計画には、事故状況を警戒し、対応するための意思決定システムを正確に記載するべきである。関係する当局及び当局の特定の任務/権限、関係当局間の連絡手段は明確に記載するべきである。適用される手続きにより、特別の海事に関する専門性及び権限ある当局に最大限利用可能な情報に基づき、適切な決定が迅速に行われることを確保するべきである。	関係当局間の連絡手段については、船舶通航監視指令第20a条(要支援船舶収容に関する計画)3と同趣旨を提案する。
3.2.5	計画を策定する際には、沿岸国は、権限ある当局が要支援船舶の収容に係る最も適切な場所を明確かつ迅速に特定できるよう、避難場所の候補域に関する情報を収集するべきである。保護水域、港又はその他の適当な場所が候補域となり得る。状況によるものの、ある国の沿岸域全体に沿うあらゆる適切な場所も候補域となり得る。	

3.2.6	<u>避難場所の候補域に係る情報には、その場所の特徴、要支援船舶の収容に利用可能となる設備及び施設に関するものを含まなければならない。</u>	
3.2.7	<u>沿岸国は、支援の要請への対応及び適当な場合には適切な避難場所の使用に係る承認についてIMO ガイドラインと合致すべき国際的及び地域的調整並びに意思決定に係る手続き又は協定についても策定しなければならない。このため、他の隣接国及び対応オペレーションに関与するすべての関係者に係る避難場所に関する情報の利用可能性を考慮することとなる。</u>	
3.2.8	<u>セクション－3 の付録－1 は、計画に記載する事項の例を整理する。</u>	
付録－1	<u>避難場所に関する計画</u> <u>パラグラフ 3.2 に規定する計画は、関係者の協議を踏まえて準備が行われ、少なくとも以下の事項を含むものでなければならない。</u> <u>1 警報を受信し、これに対処する責任を有する当局の名称等</u> <u>2 状況を評価し、避難場所への要支援船舶の受入又は拒否を判断する権限ある当局の名称等</u> <u>3 国の沿岸線に関する情報並びに避難場所に関する事前の評価及び迅速な決定を促進するすべての要素（環境、経済及び社会的要素並びに自然条件の記述を含む）</u> <u>4 要支援船舶の避難場所への受入又は拒否に係る評価手続</u> <u>5 支援、救助及び汚染対応に適する資源及び施設</u> <u>6 国際的な調整及び意思決定に係る手続（セクション－4 参照）</u> <u>7 避難場所に収容した船舶に係る金銭的保証及び責任手続</u> <u>避難場所のアセスメント－包括的アセスメント</u>	船舶通航監視指令第20a条(要支援船舶収容に関する計画)2と同内容を提案する。
3.3	<u>権限ある当局は、必要な場合には港湾当局、ターミナルオペレーターと協議し、それぞれの避難場所の要請に関し、要支援船舶について避難場所に収容するメトリット及びデメリットに関する客観的分析を行うべきである。この場合、セクション－2 の付録－1 に記載するリスク分析要素を考慮するものとする。</u> 事案に特有のアセスメント	現行 IMO ガイドライン 3.5 をベースに下線部の修正を行っている。
3.4	事案に特有のアセスメント	
3.4.1	<u>専門家分析／検査</u> <u>分析又は検査は、船舶が海上に留まる場合のリスクと船舶が避難場所及びその環境に及ぼすリスクとの比較を含むべきである。本分析には次の事項を対象とすべきである。</u>	現行 IMO ガイドライン 3.11 をベースに下線部の修正を行っている。

	－ 海上の人命に対する保護 － 避難場所にある者並びに産業及び都市環境に対する安全(火災、爆発、有毒性に係るリスク) － 汚染のリスク(特に環境敏感性指定エリア) － 避難場所が港湾である場合、港湾機能の混乱のリスク(航路、ドック、設備、ターミナル等) － 避難場所が錨泊地である場合、<u>【貨物等の】堅減オペレーションの実施可能性及び潮汐</u>についてはチェックされなければならない。 － 避難場所への入域が拒否される場合、近隣国に対する影響を含む結果の推定、及び、 － 分析を実施する場合、要支援船舶の船体、機関及び積荷の保存、航海に対するリスクについて、適切に考慮されるべきである。	
3.4.2	分析要素 事案に特有の分析には、次の分析要素を含むべきである。 － 関係船舶の堪航性、特に浮力、安定性、推進器及び発電機の利用可能性、着筏能力等 － 積荷、貯蔵物、燃料油、特に危険物の性質及び状態 － 避難場所への距離及び推定到達時間 － 船長(首席航海士のような船長の代理)の在船の有無 － 船舶上のその他の乗組員、及び／又は、サルバーその他乗船者の人数並びに人的要因(疲労度を含む)の評価 － 要支援船舶に対し行動を要求するための関係国の法的権限 － 避難場所への入域のための沿岸国／サルバーの提案に対する船長及び船会社の同意 － 必要とされる場合には、金銭的保証の準備 － 船長又は船会社により締結された商業的サルベージ契約 － 船長及び／又はサルバーの意向に関する情報 － 関係沿岸国における会社の代表の指定 － セクション2の付録－1に特定するリスク評価要素、及び、 － 既に執られたあらゆる措置	現行IMO ガイドライン 3.9をベースに下線部の修正を行っている。
3.4.3	専門家検査	EU ガイドライン 5.2 検査／

	安全であり、かつ、時間的に許容される場合には、意思決定プロセス[(例：分析要素)]を支援する評価データを収集するために、権限ある当局が指定する検査チームが避難場所を要請する船舶に乗船するべきである。状況に対応する専門性を有する者により構成されるチームが設定されるべきである。1 国又は複数の沿岸国が事故に関係し、また、他の関係者が関与する可能性がある場合には、複数国又は地域的な検査チームの構成設定が検討されるべきである。避難場所の要請を受ける沿岸国の権限ある当局は、適切なチームメンバーを選択し、また、他国／他の権限ある当局からの参画を求める責務を保持する。複数国又は地域的なチームの構成設定を行う場合には、検査チームの派遣に遅延が生じないことを確保するよう、適切に考慮されるべきである。	専門家分析と同内容を提案する。
3.5	避難場所を承認するための意思決定プロセス	
3.5.1	<u> [...]に規定する]権限ある当局は、[...]に規定する]計画及び専門家分析/検査に基づき実施される事前の状況アセスメントを踏まえ、避難場所への船舶の受入について決定するべきである。権限ある当局は、船舶の避難場所への収容が人命、環境又は船体・貨物の保護のために最善の行動と考える場合には、船舶の避難場所への収容が承認されることを確保するべきである。</u>	船舶通航監視指令第 20b 条(船舶収容の決定)と同内容を提案する。 船舶通航監視指令第 20b 条では shall を用いるのに対し、3.5.1 では should を用いている。
	権限ある当局は、避難場所への入域の承認が要請された場合にはこれを認める義務は生じないが、	現行 IMO ガイドライン 3.12 前段をベースに下線部の修正を行っている。
	あらゆる決定を行う前に必要なリスクアセスメント及び／又は訪船検査は常に完了しているべきである。一般原則として、安全ではないと考えられる場合を除き、検査なく拒否するべきではない。	EU ガイドライン 6.1.2 避難場所を承認しない決定と同内容を提案する。
	権限ある当局は、公平な見地ですべての要素及びリスクを考量し、合理的に可能と判断される場合には避難場所を与えるべきである。	現行 IMO ガイドライン 3.12 後段をベースに下線部の修正を行っている。
3.5.2	権限ある当局は、船舶が避難場所への収容に係る費用及び損害を適正に補償する保険又はその他の金銭的保証に係る有効な書式でカバーされているかを確認することが	EU ガイドライン Background 最終パラグラフ、

	できる。本情報を求めることによりオペレーションに遅延があつてはならない。保険又は金銭的保証を有しないことにより、沿岸国がリスクアセスメントを実施し、避難場所への船舶の受入に係る決定を行う義務から免除されるものではない。避難場所の提供に係る要請を受領する国は、商業的、金銭的又は保険のみを理由として拒否することはできない。 3.5.3 自国領域にある避難場所を承認する国の決定は、速やかにすべての関係者に通知され、入域の条件として策定される実行上の要件を含むべきである。	6.1.2 避難場所を承認しない決定、7.1 運用上の行動ポイントと同趣旨を提案する。 EU ガイドライン 6.1.1 避難場所を承認する決定と同内容を提案する。 EU ガイドライン 6.1.2 避難場所を承認しない決定と同趣旨を提案する。
3.5.4	意思決定を行うに際し各国は独立性を有しているものの、権限ある当局が避難場所に係る要請を受け入れることができない場合には、船舶所有者／運航者に対し決定がなされた根拠、及び、以下の事項に係るアセスメントに関する情報を速やかに通知するべきである。 - 一 乗船者の安全及び陸上の公共的安全に対するリスク - 一 環境敏感性 - 一 求められる避難場所の適切な資源の利用可能性の欠如、並びに、船舶が安全な航行を行うための構造的安定性及び能力に対する懸念 - 一 その時点での、及び、今後の気象状況。特に必要とされる作業に必要となる保護エリアの欠如 - 一 測深、航海上の特性を含む物理的制限及び制約 - 一 予測される進展、結果。特に、汚染、火災、危険物及び爆発のリスク。及び、 - 一 その他の予測しうる理由	コピーの利用については、EU ガイドライン 6.1.2 避難場所を承認しない決定と同内容を提案する。 現行 IMO ガイドライン 3.14 をベースに下線部の修正を行っている。
3.5.5	地域協定が適用される状況においては、同じ情報が他の関係者に通知されるべきである。国のリスクアセスメント及び／又は検査報告書のコピーについても、適当な場合には、地域協定を通じ利用可能とすべきである。	
3.5.6	沿岸国の措置は、会社又はその代理人が国際法の枠組み内において、海岸線又は関係する利益、他船及びその乗組員、乗船者の安全、陸上の人員の安全に対する重大かつ急迫したリスクを防止し、軽減し、又は、除去するために、及び、海洋環境を保護するために必要となる措置を要請されることを妨げるものではない。 特に権限ある当局は、以下の事項を実施することができる。	

	一船舶の動きを制限し、又は、船舶に対し特別の行動に従うよう、指示を行うこと(本要件は、<u>自船に係る安全な対応に関する船長の責任に影響を及ぼすものではない。</u>)。 一環境又は海上安全に対する脅威を終息させるために船長に対し、公的な通知を発すること。 一急迫した危険がある場合には船長に対し避難場所に入域し、又は、船舶に水先による嚮導を実施し、若しくは、曳航を指示すること。 一船舶が曳航又はサルベージ契約に基づき曳航される場合には、第1及び第3インデントに基づき国の権限ある当局によってとられる措置は、関係する支援、サルベージ及び曳航を実施する会社に対しても発することができ。		
セクション4	避難場所に係る国際的／地域的協力及び調整		MSC100—EU 提案の方向性中、(2)避難場所に関する調整及び協力、(6)避難場所の提供を拒否し他国に引継ぐ場合のガイダンスを具体化する。
	IMO ガイドラインに基づき、又は、その他の方策により、権限ある当局に対し、一定の航行海域又は沿岸域が危険に晒され、他の国のリスクが関係し、又は、増大している事実が通知された場合には、権限ある当局が所属する国は、これら他国に対し可及的速やかに通報するために適切な措置を講ずるべきである。 適当な場合には、[海域等を共有する国；近隣国]国は実施するべき必要な措置及び共同行動に係る能力向上に関し、相互調整の観点から協力するべきである。これにより地域の協力の合意を形成し、迅速な対応が可能となる。		
付録—1	避難場所に係る国際的／地域的協力及び調整		
	共通のエリア又は海域を共有する沿岸国があり、避難場所に関する状況を共同で対処する必要がある状況については、以下の通りである。 多くの場合において避難場所の要請に発展する状況は、一つの国のみが関与し、<u>同国によりその管轄下において対応が行われるであらう。</u>しかしながら、<u>一国の下にある状況が近隣国や事故発生位置の周辺の周辺国が関与する状況に変化する事案も想定される。</u>本セクションは、<u>国の計画を補完し、一国以上の国が関与する可能性があり、又は、事故がある国の管轄水域外で発生した場合に適用する。</u>		EU ガイドライン Context と同内容を提案する。

	地域的な協定が有効である場合には、各関係国が避難場所の提供に係る能力を評価することを開始し、状況への対応について調整を実施する適任者を決定するために関係する権限ある当局の間で直接的なコンタクトを行うことを原則とする。地域的協定は、避難場所の承認に関連する関連事項についても対象とすることができる。	
	調整を実施する沿岸国の権限ある当局の決定 搜索救助オペレーションが実施されず避難場所の要請が行われた場合には、船舶が位置する管轄域の国によって指定された海事支援サービスが決定要因となるべきである。海事支援サービスが指定されていない場合には、他の沿岸国に調整を移管するための合意がなされない場合、及び、その合意がなされるまでは、第一に船舶が位置する水域上(例：排他的経済水域上)に管轄権を有する国が避難場所要請の調整を行うべきである。	EU ガイドライン 3.1.2 避難場所要請—搜索救助活動が関係しない場合と同内容を提案する。
	一国の管轄域外で発生した事故を契機として避難場所要請が寄せられた場合には、第一には搜索救助区域が調整の役割を担うべき者を決定する要因となろう。オペレーションの一つとして搜索救助が含まれるか否かにかかわらず、船舶が位置する搜索救助区域を担当する国はまず、事案の調整の責任を有すると考える。	EU ガイドライン 3.2 一国の管轄域外の事故と同内容を提案する。
	避難場所要請が行われた時点で船舶が位置する搜索救助区域を担当する沿岸国は、避難場所を許可する可能性のある他の沿岸国に調整を移管するための合意がなされない場合、及び、その合意がなされるまでは、要請への対応に係る調整を引き続き行うべきである。	EU ガイドライン 3.2 一国の管轄域外の事故と同内容を提案する。
	地理的条件で関係することとなる沿岸国、又は、船舶のいくつかの関係利益の本拠地となる沿岸は、調整国との協力行動を支援する。これには、情報収集、専門知識の共有、後方支援施設の提供、リスク評価への参加、領域内の避難場所候補域の検討がある。	EU ガイドライン 3.2 一国の管轄域外の事故と同内容を提案する。
	調整当局及び近隣沿岸国 船舶を避難場所に収容することが最も適切な措置であることが決定された場合、調整沿岸国は最も近接し、適当な避難場所(他国内の場合もありうる)を特定するために近隣国と作業を行うべきである。	EU ガイドライン 3.3 調整当局及び近隣加盟国に係る義務と同内容を提案する。
	基本的方向性は常に、人命及び環境の保護、並びに、航海に対する危険性の軽減とすべきである。	EU ガイドライン 3.3 調整当局及び近隣加盟国に係る義務と同内容を提案する。
	調整沿岸国及び支援沿岸国	

	調整業務を担当する当局は、調整沿岸国(CCS : Coordinating coastal state)とする。調整沿岸国を支援する他の加盟国は、IMO ガイドラインの適用に際しては支援沿岸国(SCS : Supporting coastal state)とする。 調整沿岸国(CCS)は次の責任を有する。 — 権限ある当局(CA)が事故の調整に係る全般的な責任をとることを確保すること。 — 領域内での[避難場所としての]可能性のある場所を特定するために国の避難場所に係る手続を発動すること。 — 船舶所有者、運航者、船長、P&I クラブ、サルバー、及び、必要とされる場合には避難港オペレーター、また、適用される場合にはターミナルオペレーターを含む関係者の代表との連絡を維持するための主要コンタクトポイントであること。 — 必要とされる場合には、支援沿岸国の支援を得るために可能性のある支援沿岸国と避難場所要請への対応を調整すること。 — 状況報告(SITREPS : Situation Reports)を発出し、これまでにとった措置及び以後の計画について支援沿岸国に注意喚起を行うこと。 — 事故対応のための沿岸国の協力グループ及び事務局の設置の是非について決定すること。 — 輸送手段の確保、チームの構成、他の関係国との協力に係る評価チームを組織すること。 — 要支援船舶が管轄域内の避難場所へ入域することの是非を決定するためにIMO ガイドラインに規定する要素の全般的分析を実施すること。 — 分析が完了した際には、その分析結果を他の関係当局及び船舶所有者に連絡すること。 — 避難場所にある船舶に係る責任を有する可能性がある当局について以下の事項を確保すること。 — 収容の可能性について可及的速やかに連絡がなされること。 — リスク評価プロセスに関与すると共にすべての関連情報が提供されること。 すべての関係要素に係る評価(セクション3、パラグラフ 3.3～3.5)に従い、調整沿岸国はまた、船舶の収容が人命及び環境又は船舶、積荷の保護のために最善と認める場合には船舶の収容を認めるよう確保し、	EU ガイドライン1.1.2 調整加盟国及び支援加盟国と同趣旨を提案する。 EU ガイドライン1.1.3 調整加盟国の責任と同内容を提案する。 船舶通航監視指令 20b 条(船舶収容の決定)と同趣旨を提案する。 EU ガイドライン1.1.3 調整加盟国
--	--	--

	盟国の責任では「合理的に可能なときにはいつでも避難場所を提供すること」としている。 EU ガイドライン 1.1.3 調整加盟国の責任と同内容を提案する。 EU ガイドライン 1.1.3 調整加盟国の責任と同内容を提案する。 EU ガイドライン 1.1.4 支援加盟国の責任と同内容を提案する。
又は適用される場合には他の国への調整の移管を促進するための意見調整を実施する責任を有する。 注意事項：正式な避難場所要請を検討する調整沿岸国は、異なる港湾当局又は他の国の沿岸当局に直接コンタクトをとるべきではない。すべての情報交換は関係国の権限ある海事当局を通じて、実施しなければならない。 支援沿岸国の責任 避難場所要請手続に対応する調整沿岸国を支援する国は以下のものを含む。 — 要支援船舶の周辺の近隣国。及び必要な場合には、 — 旗国 — 各支援沿岸国は以下の事項を実施すべきである。 — 事故に関連するあらゆる情報が遅滞なく調整沿岸国に送付されるよう確保すること。 — 調整沿岸国からの支援に関するあらゆる要請を検討する準備を行うこと。 — 調整沿岸国による支援沿岸国の管轄域内にある避難場所に係る要請を検討する準備を行うこと。 特に近隣国は、その時点において事故が自国の管轄域外で発生しているとしても、その領域内の避難場所を承認する可能性について検討すべきである。 調整の移管 事故対応の調整責任は、船上の状況の進展、又は、関係国間(すなわち避難場所の提供が可能で合意された協定により、移管される可能性がある。しかしながら、運用継続性の理由により、当初の調整沿岸国が他の関係沿岸国との合意により、プロセス全体の調整を行うことが適当な場合もある。 他の沿岸国への調整の移管は、調整を引き継ぐ国から事案に係る当初の責任を有していた国に正式の通知(電子フォーマットが好ましい)を行うことにより完了する。	EU ガイドライン 3.4 調整の移管と同内容を提案する。

	セクション-4、付録-2、様式-B[略]は調整の移管に利用する。 <u>意思決定及び結果</u> 意思決定及び結果はセクション-3、パラグラフ 3.7 により完了する。 <u>避難場所承認のための他の沿岸国に対するその後の要請</u> 事故後に実施されたリスク評価により、関係船舶及び航海上の安全性を保全し、環境に対するリスクを保護又は軽減するために他の加盟国の領域内にある避難場所が唯一の解決策であるという結論に達した場合には、客観的理由により避難場所要請を拒否する調整沿岸国は、その後の要請が行われる国に対し、その決定が行われる根拠となった状況に関連するすべての情報を転送しなければならない。 その沿岸国はその後、調整沿岸国となり、従来の調整沿岸国は支援沿岸国となる。 移管及び調整沿岸国及び支援沿岸国の間で調整された通航計画について合意に至らない場合には、すべての関連情報の転送によりその後の要請に対するリスク評価及び意思決定を大いに促進すべきである。 <u>通航計画及び監視</u> 適当な避難場所が決定、合意された場合には、調整沿岸国は要請を行った関係者と共に通航計画に同意する責任を有し、必要な場合には支援沿岸国と共同で作業を実施する(特に事故船舶が他の加盟国の管轄域に大きく接近して通過、通航しなければならぬ可能性がある場合)。 指定された避難場所への通航中、困難性に直面する可能性に備えるために、沿岸国はその針路上に一つ又はそれ以上のバックアップとなる避難場所について検討すべきである。	NCSR7-EU 提案にはパラグラフ 3.7 は存在しない。誤記の可能性あり。 EU ガイドライン 6.1.3 避難場所承認のための他の沿岸国に対するその後の要請と同趣旨を提案する。 EU ガイドライン 6.1.4 通航計画及び監視と同内容を提案する。
付録-2	様式-B 沿岸国の調整の移管に係る様式[略]	MSC100-EU 提案の方向性中、(5)対応プロセス・コミュニケーション及び報告手続を具体化する。 EU ガイドライン付録-F 加盟国調整移管様式と同内容を

セクション 5	メディア及び情報管理	提案する。 MSC100-EU 提案の方向性 中、(7)メディア及び情報対応 を具体化する。
	情報を発信する社会的メディアを利用する現代社会においては、国はその組織の中にメディア管理、避難場所を要請する要支援船舶に関係する情報に係る能力(研修・訓練を含む)を有することが望ましい。そのための主要事項の一例は以下の通りである。 <u>1. メディア及び情報管理</u> 公共及びその他の主要な関係者に対し、正確、明確、タイムリーかつ最新の及び助言を発信することは、あらゆる避難について成功裡に対応するための重要な側面となる。メディア管理が国家緊急時計画に導入され、メディア管理手続きを策定するべきである。 <u>2. 主要原則</u> — メディア活動はすべての場合において事故の対応・管理に影響を及ぼすものであってはならない。特に緊急対応に係るオペレーション活動を増害するべきではない。避難場所提供の承認・決定に際し、メディアの推測が考慮されるべきではない。 — 報道機関の介入から被害者を保護するためのあらゆる措置が講じられるべきである。 — 事実に基づく情報のみが提供されるべきである。原因、その後の展開 又は活動に係る推測をするべきではない。 — 情報(及びその公表)について責任ある組織で認める場合を除き、他の責任管轄にある場合には、情報及び助言は単一の組織によって公表されるべきではない。 <u>3. 主要関係グループ</u> — 報道機関 — NGO及び市民社会を含む一般公衆 — 閣僚、国家及び地域の当局、国際組織 — 海運及び保険産業、港湾、ターミナルオペレーター <u>4. 事故を管理する者に係る主要行動</u> — メディア管理プロセス/事故対応のメディアチームの設定を促進する責任者を認識すること(メディアチームは長期間必要とされることを理解)。	EU ガイドライン 8.1 メディア及び情報対応と同内容を提案する。 EU ガイドライン 8.2 主要原則と同内容を提案する。 EU ガイドライン 8.3 主要関係グループと同内容を提案する。 EU ガイドライン 8.4 事故に 対応する者に係る主要行動と 同内容を提案する。

	一 異なる対応組織間(例：サルベージコントロール、MRCC、陸上の防除チーム等)で定期的なブリーフィングを調整すること。 一 以下の事項を実施する指定された責任者を特定すること。 ・ 権限ある当局と報道機関の間の連絡 ・ 戦略的な状況報告書の提供について主導的役割を行うこと。 ・ 報告を行うための重要な進展がある場合に、主要な関係グループに連絡すること。 一 常に主要原則を維持すること。		
セクション 6	<u>教訓</u> 重大な事故の後、国はデブブルーフセッションの設定について検討することが可能である。デブブルーフでは事故の背景、対応ファクター(例：調整、通信、リスクアセスメント、意思決定、その他検討することが適当な側面)について検討することが可能である。事故の性質を踏まえ、デブブルーフは関係するすべての当局及び関係者が参加するもの、又は、事故の特定の側面に焦点を当ててするために小規模のサブグループで構成するものがある。 適当な場合には、近隣国又はその他の地域の沿岸国の参加が求められるべきである。デブブルーフにおいて幅広く関係する可能性のある事項が明らかになる場合には、デブブルーフプロセスから得られる成果は情報提供の観点から関係組織と共有することが可能となる。 適当と認める場合には、事故から得られる教訓は、地域の若しくは国家的実行、又は、よりローカルなレベルでの小規模な実行に関係するものとなる。 セクション4に関連する地域協力については、国家的及び地域的調整を試行するための実際の、又は、机上形式での定期的訓練の開催を検討し、計画するべきである。	MSC100－EU 提案の方向性中、(8)教訓の共有を具体化する。 EU ガイドライン 9.1 国及び地域のデブブルーフィングと同趣旨を提案する。	
付録 1	適用可能な関係国際条約リスト[略]	EU ガイドライン 9.3 訓練及びワークショップと同趣旨を提案する。	現行 IMO ガイドライン付録 1 適用可能な関係国際条約リストと同内容を提案する。

3 研究のまとめ

- (1) 本稿ではIMOの海上安全委員会の下部小委員会である航行安全・無線通信・捜索救助に関する小委員会で検討を行っている船舶の避難場所に関するIMOガイドラインに対するEU加盟国及び海事関係団体による修正提案(NCSR7-EU提案)の整理を行った。
- (2) 欧州周辺海域においては、過去、複数の避難場所に関する船舶事故を経験し、これらを契機として船舶通航監視指令の採択、修正を行い、また、運用上の指針としてEUガイドラインを策定している。これらの経験、関係文書、EU加盟国が参加する避難場所に関する机上訓練¹¹⁾等を踏まえ、NCSR7-EU提案は、船舶の避難場所に係る国際的文書として策定されたIMOガイドラインの最新化を図ることを目的としてその内容の修正を求めている。
- (3) このためNCSR7-EU提案による現行IMOガイドラインの規定に対する修正は、MSC100-EU提案の方向性についてその具体化を図り、船舶通航監視指令の避難場所に関する規定、EUガイドラインの内容又はその趣旨を提案に反映していることが認められる。表-1においてNCSR7-EU提案によるIMOガイドラインの修正規定と現行IMOガイドライン、EUガイドライン及び船舶通航監視指令の規定との関係を整理した。研究のまとめに掲げるべき主要事項としては以下の(4)～(7)をあげることができる。
- (4) NCSR7-EU提案1.2.1ではIMOガイドラインは避難場所への対応について「一国以上が関係する可能性のある状況についても適用される」必要性を求めている。これを受け、セクション-4として新たに「避難場所に係る国際的／地域的協力及び調整」を設け、EUガイドラインの規定を踏まえ、セクション-4及びその付録-1に避難場所に関する状況に共同して対処する方策、また、避難場所の収容の検討、判断について一つの国から他の国に移管する手続きについて記載する。これらは、MSC100-EU提案の方向性中、(2)の「避難場所に関する調整及び協力」、(6)の「避難場所の提供を拒否し他国に引継ぐ場合のガイダンス」を具体化するものである。

- (5) 避難場所への要支援船舶の収容の判断を行う者として、MSC100—EU提案は(3)に「国の1つの権限ある当局の指定」を提示し、NCSR7—EU提案では1.4.2、1.5.6、3.1.1において「国の内部機構を踏まえ」、「要支援船舶の避難場所への収容に関する独立した決定を行うための関連する専門性及び必要な権限を有する当局」を提案する。後段の「要支援船舶の…権限を有する当局」については、EU加盟国を適用対象とする船舶通航監視指令第20条(要支援船舶の収容に関する権限ある当局)パラグラフ1の規定及びこれを取り込んだEUガイドラインの関連規定の趣旨を提案するものである。「独立した決定」については避難場所への要支援船舶の収容の判断に関係する政治的影響力からの独立性の意味を有するものと考えられ、その導入については各国内の政治・行政体制にも関係する。このため、IMOガイドラインの修正に関してはNCSR7—EU提案は前段の「国の内部機構を踏まえ」の文言も追加し、権限ある当局の特性については各国に委ね、柔軟性の確保を図ろうとしているものとする。
- (6) 要支援船舶の避難場所への収容は、地域及びその住民の反対を伴い、政治的影響力に発展する可能性があり、これが避難場所問題の特徴の一つである。NCSR7—EU提案では現行IMOガイドライン1.4において避難場所への要支援船舶の収容の決定に際して予想される「地方当局及び住民の反対」に係る規定全体を削除する。また、NCSR7—EU提案1.2.6及び1.3.5は避難場所の利用、避難場所へ入域の承認に係る判断を形容する「政治的」の文言についても削除している。現行IMOガイドラインに表された地域・住民の反対、政治的判断に係る規定、文言をNCSR7—EU提案により削除する必要性、理由について現段階では明らかではないものの、NCSR7—EU提案の審議の過程で注視する必要がある。
- (7) 現行IMOガイドラインのパラグラフ3.12は「沿岸国は、船舶の避難場所への収容の承認が要請された場合にはこれを認める義務は生じないが、公平な見地ですべての要素及びリスクを考量し、合理的に可能と判断される場合には避難場所を与えるべきである」旨規定する。

これは、IMOガイドラインは条約のように法的拘束力を持たず、任意的性格を有するものであり、船体の避難場所への収容について要請が行われた際には、避難場所への収容に関する義務又は原則の存在を前提としない立場をとり、IMOガイドラインを踏まえ状況等を評価し、その収容の是非については沿岸国の当局が合理的に判断することを期待するものであり、IMOガイドラインの任意的指針としての限界を表している¹²⁾。NCSR7-EU提案においてもIMOガイドラインの任意的指針の方向性は維持するものの、NCSR7-EU提案の3.5.1により現行IMOガイドラインの3.12の規定にEUガイドライン6.1.2の内容を取り込み、「一般原則として、安全ではないと考えられる場合を除き、検査なく拒否するべきではない」を追加する。この文言の追加によりNCSR7-EU提案は、IMOガイドラインについて要支援船舶の避難場所への収容を義務又は原則とするものではないとしつつも、収容の是非の判断、特に収容の拒否については、地域及びその住民の反対等によるものではなく、その前提として必要な検査、評価を行い、適切に判断することを求めているものとする。

- (8) 現在、NCSR7-EU提案は、航行安全・無線通信・搜索救助に関する小委員会の下に設置されたコレスポネンスグループにより電子メール等を活用し、参加国の検討が行われている。同グループの検討の詳細は明らかではないが、検討の結果は次回、第8回航行安全・無線通信・搜索救助に関する小委員会に報告される見込みである。
- (9) EU加盟国等が策定したNCSR7-EU提案がどの程度、IMOガイドラインに受け入れられ、取り込まれるのか、また反対に否定あるいは提案の修正が行われるのかは、コレスポネンスグループの検討を踏まえた航行安全・無線通信・搜索救助に関する小委員会、海上安全委員会の審議、及び、修正IMOガイドラインの採択を待つ必要がある。同時に今後行われる国際機関としてのIMOでの審議及び避難場所に係る国際文書としてのIMOガイドライン¹³⁾の修正結果は、EU及びその加盟国の船舶の避難場所に係る先進的な対応、運用に係る国際的な評価であり、また、避難場所問題への新たな国際的共通規準として認

識されるものとする。

【注】

- 1 MSC 100/17/1, WORK PROGRAMME, Proposal for a new output for a revision of resolution A.949(23) on Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, 3 August 2018.
 - 2 山地哲也, 「船舶の避難場所に関する研究—IMO ガイドライン修正提案の検討—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 64 巻第 1 号, 海上保安大学校, 2019, 65-91。
 - 3 MSC 100/20, REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS ONE HUNDREDTH SESSION, 10 January 2019, Paragraph 17.1.
 - 4 NCSR7/13, REVISION OF THE GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE (RESOLUTION A.949(23)), Preliminary draft text of the revised Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance (resolution A.949(23)), 15 October 2019.
 - 5 コレスポンデンスグループはメール等を用いて検討を実施する。このコレスポンデンスグループのコーディネーターは、英国閣僚権限代行(SOSREP : Secretary Of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention)の Stephan Henning が務める。SOSREP については、以下の文献を参照。
山地哲也, 「船舶の避難場所に関する研究—IMO ガイドラインの評価と日本の対応—」, 神戸大学大学院海事科学研究科博士論文, 2015, 28-43。
 - 6 NCSR7/23, REPORT TO THE MARITIME SAFETY COMMITTEE, 17 February 2020, Section 13.
 - 7 船舶通航監視指令は 2002 年 6 月に採択され、その後 2009 年 4 月に改正が行われている。改正指令の英文名称は以下の通り。
 - 8 EU ガイドラインについては以下を参照。
山地哲也, 「船舶の避難場所に関する研究—EU ガイドラインの検討—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 62 巻第 1 号, 海上保安大学校, 2017, 145-170。
 - 9 山地(2019), *supra* note 2, 75-88.
 - 10 欧州海上保安庁(EMSA : European Maritime Safety Agency)の Places of Refuge に係るホームページ上で以下の文書を参照。
 - IMOガイドライン
IMO Resolution A.949(23) - Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance
 - EUガイドライン
POR Operational Guidelines v.5 – Final 01.022018.pdf
 - 船舶通航監視指令
RELEVANT LEGISLATION
Directive 2002/59/EC (Consolidated Version – 16/03/2011)
- Available at:
<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html> (20 May 2020)
- 11 EU 加盟国による避難場所に関する机上訓練の検討例として以下の文献を参照。
山地哲也, 「船舶の避難場所に関する研究—EU による机上訓練の検討—」, 『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 63 巻第 1 号, 海上保安大学校, 2018, 109-137。
 - 12 山地(2015), *supra* note 5, 14.
 - 13 山地(2015), *supra* note 5, 23-25.