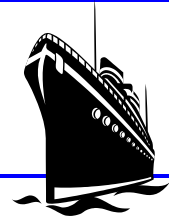


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

船舶の避難水域 (Place of Refuge) 問題

1. 船舶の避難水域問題とは

荒天遭遇、衝突、座礁といった海難事故に遭遇し船体に甚大な損傷を被った結果、沈没や油漏れの可能性がある船舶は、救助業者を手配し海象が安定した避難水域に移動させた後、応急修理や積荷の積み替えを行う必要があります。しかしながら、様々な理由により船舶を避難させるための水域が直ちに提供されない場合は、船体損害が拡大し周辺海域に深刻な環境損害を引き起こす事態になりかねません。これがいわゆる船舶の避難水域問題です。

実際、1999年にフランス沖で発生した ERIKA 号事故では、避難水域が提供されずに本船は沈没し積荷の重油が流出した結果、沿岸国に多大な油濁損害をもたらしました。最近では MARITIME MAISIE 号が釜山沖で他船と衝突し炎上しましたが、近隣諸港への避難が容易に認められず3か月以上もの間、洋上待機を余儀なくされた事態が発生しているように今なお未解決な問題です。

≪避難水域が問題となった主な海難事故≫

船名・船種	事故概要	避難水域	避難水域 入域迄の日数
ERIKA オイルタンカー	1999年12月12日 フランス沖 荒天遭遇、船体亀裂	避難水域提供なく沈没	—
CASTOR オイルタンカー	2000年12月31日 モロッコ沖 荒天遭遇、船体亀裂	避難水域提供なく 公海上で瀬取り	—
PRESTIGE オイルタンカー	2002年11月13日 スペイン沖 荒天遭遇、船体亀裂	避難水域提供なく沈没	—
MSC NAPOLI コンテナ船	2007年1月18日 英国沖 荒天遭遇、船体亀裂	2007年1月20日 英国 Lyme Bay 任意座洲	3日
STOLT VALOR ケミカルタンカー	2012年3月15日 バルティック湾 爆発炎上	2012年6月25日 バーレーン入港	103日
MSC FLAMINIA コンテナ船	2012年7月14日 北大西洋 爆発炎上	2012年9月9日 ドイツ入港	58日
MARITIME MAISIE ケミカルタンカー	2013年12月29日 韓国沖 他船衝突、炎上	2014年4月11日 韓国入港	104日

2. 避難水域問題の背景

沿岸国に避難水域の提供を義務付ければ良いのではと思われませんが容易ではありません。何故なら、沿岸国には内水や領海に対する主権が認められていること、避難水域提供に伴い環境／漁業／観光資源等への損害、船骸の放置に伴う船骸撤去費用の負担等、経済的損失の発生が危惧される等の利害があるからです。

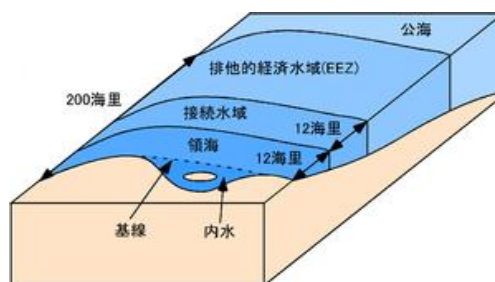
沿岸国は、開港した国際港においては、船籍等による差別的な入港拒否はできませんが、一律の入港条件を課すことはできます。また、国際慣習法上、外国船舶が無条件に緊急入港が認められるのは乗員乗客が切迫した危険な状況にある場合に限られます。従って単に船体や積荷への損害のみが危惧されるような場合は、沿岸国は入港を拒否できます。

沿岸国の領海内においては、外国船舶は無害通航権を有しますが、停船あるいは投錨のうえ船体修理を行い他船に積荷を積み替える行為は「通航」には当たらないため、当該沿岸国は避難水域の提供を拒否できます。また、有害と判断される場合は通航自体も拒否できます。

なお、接続水域内や EEZ (排他的経済水域) 内においては、資源の保存管理や環境保護等に必要ない場合を除き、沿岸国は避難水域の提供を拒否することはできないと考えられています。

《水域別の避難水域利用の可否》

水域	避難水域利用の可否
内水（内海、湾、港、河川、湖、運河）	沿岸国の裁量次第
領海 12 海里	沿岸国の裁量次第
EEZ 200 海里	環境保護等に必要な場合は沿岸国の裁量次第
公海	利用可能



<Wikipedia より抜粋図>

3. 避難水域問題解決に向けた取り組みと課題

避難水域問題解決に向け以下のような取り組みがなされていますがまだまだ課題は山積みです。

(1) 避難水域問題に関する国際的な指針の制定

ERIKA 号や PRESTIGE 号の事故を契機として国際海事機関（IMO）は 2003 年 12 月に「要支援船舶のための避難水域に関する指針」を採択しました。本指針は、「総則」、「避難水域を求める船長および救助業者が取るべき行動」、「沿岸国に期待される行動」の 3 部で構成されています。沿岸国は避難水域の提供要請を受けた場合、本指針で列挙された全ての要素を正当に考慮の上、必ず避難水域提供の諾否を下す必要があります。しかしながら、本指針には法的強制力はなく、本指針の適切な履行は沿岸国の裁量に委ねられています。

(2) 避難水域提供の意思決定スキームの確立

MSC NAPOLI 号の事故では避難水域提供の決定を迅速に下した英国の SOSREP 制度※が高い評価を受けました。しかしながら、全ての沿岸国が、IMO 指針に基づき避難水域提供の諾否を迅速に下すスキームを確立しているわけではありません。また、それらをサポートできる専門家がいても限りません。

※重大海難事故の発生に際し、政治的影響力を受けない専門家を救助活動等への国家介入権限を付与した閣僚代行 (SOSREP: Secretary of State' s Representative for Maritime Salvage and Intervention) に任命し対応させる制度。

(3) 避難水域の事前指定

フランス、ノルウェー、南アフリカ等のように避難水域を事前に指定しリスト化している国もあれば、避難水域提供要請があった際にケースバイケースで決定する国もあります。両者では、避難水域提供の意思決定の迅速性において差が生じる可能性があります。

(4) 避難水域提供国に対する損害補償制度の確立

避難水域を提供した沿岸国に損害が発生した場合は、速やかに損害補償を受けられる制度が確立されていなければなりません。油濁損害等が発生した場合の責任と補償の枠組みを取り決めた条約として 92 年 CLC 条約 (1996 年 5 月 30 日発効)、92 年 FC 条約 (1996 年 5 月 30 日発効)、バンカー条約 (2008 年 11 月 21 日発効)、HNS 条約 (未発効)、ナイロビ海難残骸物撤去条約 (2015 年 4 月 14 日発効予定) 等がありますが、全ての国がこれらの条約を批准し国内法化しているわけではありません。

(5) 避難水域提供に多国間の協力体制の確立

多くの場合、避難水域問題は一国では対処できない問題です。多国間で適切な避難水域や避難水域へのアクセスにつき協議・調整する仕組みを整備する必要があります。シンガポール、マレーシア、インドネシア間ではマラッカ・シンガポール海峡での緊急事態に際し協調して対処する旨の合意がなされていますが、このような取り組みは世界的に見てまだほんの一部です。

4. おわりに

船舶の避難水域問題解決に向けた取り組みは上記の通りまだまだ道半ばといったところですが、今後も IMO、沿岸国、主要船籍国、海事業界等が共同で取り組んでいくべき重要な課題です。

<参考文献>

International Maritime Organization HP <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

KAIUN (2014 年 8 月号) 「近年の海難船舶の Place of Refuge に関する問題点とその解決」

海洋政策研究 特別号 2012 年「避難船舶の避難港への受け入れに関する総合的研究」

以上