

航空行政法序説（3）

新 田 浩 司

An introduction to air traffic administrative law (3)

Hiroshi NITTA

〔目次〕

3 航空機の救援及び救助（Assistance and Salvage）

（1）概要（Brussels Convention , Paris Convention , Chicago Convention）

（2）国際民間航空条約における航空機の搜索及び救助（Search and rescue）

（以下続く）

3 航空機の搜索及び救助

（1）はじめに

航空機は、時として様々なトラブルに見舞われる。航空機事故として知見されるアクシデント（accident、事故）以外にも、より軽微なインシデント（incident、準事故）もあり、その原因も多様である。

航空機がトラブルに見舞われた場合、当該航空機が消息を絶つ場合がある。いわゆる遭難であるが、船舶の海上における遭難を海難というのに対し、航空機の遭難を空難と称する。¹

後述するように、シカゴ条約第12附属書においては、航空機の遭難とは、前段階における通信搜索で当該航空機の情報が明らかでない場合、当該航空機の搭載燃料が枯渇したか、または安全に到着するには不十分と認められる場合、当該航空機が不時着をしようとしているか、または既に不時着を行なった情報を受けたか、もしくはそのことが確実である場合等の状態をいう（同附属書5.2条）。

航空機が遭難した場合、機体及び乗員の搜索が始まり、発見され次第救助が行なわれることとなる。空難救助の場合、海難救助と異なり、人命救助が主体となる。また、航空機は空中を航行するために、搜索場所は、陸上、海上の広汎にわたる。

1919年パリ条約は、航空機遭難及び救助に関する初めての国際的取極だが、当該条約において

は、空難救助は海難救助の例に拠るとしており、この条約を基に少なからぬ国が同様の規定をおいていた。海難救助の際問題となるのは費用負担である。空難救助においても当然そのことが問題となった。

航空機と船舶は、特徴の相違があり、海難救助とは異なった取り扱いが求められる。両者の相違点は、第1に海難救助は船舶または積荷の救助が第一義であり、人命救助のみでは救助料の請求権がないのに対し、空難救助では人命救助が第一義であるという、救助の客体の相違、第2に海難救助が海上における船舶の危難を救う制度であるのに対し、空難救助は海上のみならず陸上でも行なわれるという、救助の場所の相違、第3に救助の客体が異なることによる、救助方法の相違、第4に船舶や積荷の救助を第一義とする海難救助では、救助料支払い義務者は物的有限責任を負うが、人命救助は付随的であり、人命救助を第一義とする空難救助においては、海難救助におけると同様に救助料の問題を解決できないこと、第5に船舶間は救助に当たり相互主義が求められるが、航空機と船舶との間では、相互主義は取り得ないこと、である。²

空難救助においては海法の原則を準用することの限界があり、空難救助については海難救助とは異なる制度が求められることとなった。この空難救助について国際統一を試みたのが、1938年ブリュッセル条約であった。この条約は、5カ国以上の批准がえられず発効していない。³ その原因としては、第二次世界大戦の勃発が挙げられる。

このブリュッセル条約以降、航空機の遭難及び救助に関する国際的取極には、シカゴ条約 25条、26条及び同第12附属書がある。この条約においては、国際間の協力を強調し、また、救助費用については各国政府の負担としている。

(2) 概要

航空機による捜索及び救助は、「航空機は海上における遭難船舶、遭難航空機、陸上における遭難者、遭難車両、遭難航空機などの情報捜索及び救助救援者としてすぐれた機能を持つ」ている。⁴

遭難航空機の捜索及び救助であるが、航空機が何らかの原因で遭難した場合、当該航空機及び捜索並びに救助が求められる。

航空における救援及び救助に関して、航空機による救援及び救助に関し、航空機の機長に対する救援及び救助の義務づけ、救助行為に対する報酬、統一的な救助組織の設定等に関して国際的な取極がなく、当初は各国が海法の原理を準用して対処していた。⁵

国際条約の整備については、1919年のパリ条約23条が遭難航空機に関し、海難救助の規定を準用すると規定していた。すなわち、「海上において難破した航空機の救助については、反対の取極のないかぎり海法の原則を適用する」With regard to the salvage of aircraft wrecked at sea the principles of maritime law will apply, in the absence of any agreement to the contrary」と規定していた。⁶

また、1926年マドリッド航空条約22条、1928年ハバナ商業航空条約26条が同様な規定を設

けている。⁷

この規定を承けて 1949 年のイギリス民間航空法のように国内法で同様の規定を設ける国もあったが、⁸ 一方において規定を持たない国もあり、国際的な取極めが必要となった特に「海難救助の規定を準用しただけでは妥当な解決をうることのできない問題が空難救助については存在する」ために、新たな制度が求められることとなった。⁹

1938 年ブリュッセルにおいて「海上における航空機の、又は航空機による救難又は救助についてのある規則の統一に関する条約」(Brussels Convention : Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Assistance and Salvage of Aircraft or by Aircraft at Sea , Brussels , September 29, 1933、以下ブリュッセル条約と称する) が制定された。¹⁰

この条約は 2 カ国が批准しただけであり、効力発生に必要な 5 カ国の批准を得られず、現在も効力が生じていない。

現在効力を有する航空機の搜索及び救助に関する規定は、国際民間航空条約 25 条及び 12 附属書であり、搜索及び救助は各締約国の責務となった。ブリュッセル条約は、私法的側面、すなわち救助費用、損害に対する補償あるいは報酬等に関する規定はあったが、シカゴ条約及び附属書にはそのような条項はない。また、ブリュッセル条約は、軍用、警察用の航空機等を除く公用航空機にも適用されるが、シカゴ条約及び附属書は民間航空機にのみ適用される。¹¹ なお、本条約においては、陸上の救助は含まれない。¹²

（3）海難救助

海難救助とは、一般には海難に遭遇した船舶又は積荷を救助することをいう。海難救助の制度については、「海難に遭遇した船舶に対する外部的援助に対しての報償関係の問題として」¹³ 発達したと言われる。海難救助については、1910 年に「海難における救援救助についての若干の規定の統一に関する条約」が成立しているが、当該条約は涉外関係に適用され（15 条）、商法は国内事件についてのみ適用される。

広義の海難救助とは、海難に遭遇した船舶または積荷を救助することであるが、当事者間であらかじめ救助についての契約がある場合と、何らの契約がなく、義務なく救助がなされる場合（狭義の海難救助）とがあり、わが国の商法は狭義の海難救助について規定している（800 条～ 804 条）。

人命のみの救助は海難救助とはならないが、共同救助時に人命を救助した場合には、救助料請求権が発生する。海難救助を奨励する観点から、船舶又は積荷の救助者は商法上の救助料を請求することができる。¹⁴ また、船員法 14 条は、船長に遭難船舶等に係る人命の救助義務を定めている。¹⁵

海難救助については、「海上における搜索及び救助に関する国際条約」(International Convention on Maritime Search and Rescue , 1979 : 以下 SAR 条約と略称) 1979 年 4 月 27 日採択、1985 年 6 月 22 日発効) が制定されている。この条約は、海上における遭難者を救助することを目的として、沿岸国が自国周辺の一定の海域について搜索救難の責任を分担し、搜索救助活動を行うために、国

内制度を確立することを求めている。さらに、関係各国で協力し世界的な搜索救助体制の創設を目指している。¹⁶

SAR 協定 (Agreement on Search and Rescue Regions) とは、SAR 条約の勧告に基づき、関係締結国や隣接国と結ぶ搜索救助に関する協定のことである。

モールス電信 S O S による遭難通信は、1999 年 1 月 31 日をもって廃止され、同年 2 月 1 日から「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度」(GMDSS : Global Maritime Distress & Safety System) が完全実施された。当該制度の中核が、衛星通信システムであり、我が国は、遭難者からの電波をキャッチし、その位置を検出するコスパス・サーサット衛星システムの地上設備の提供国として平成 5 年からシステムの運用に参加している。¹⁷

海難に遭遇した船舶、または、かかる人命・財産を他の船舶が救助した場合、それに伴い発生する救助報酬に関しては、社団法人日本海運集会所が船舶の海難救助に伴い発生した救助報酬、また救助に際して取り交わす救助契約に基づく諸事項について、公正妥当な解決をするために斡旋を行っている。¹⁸

(4) 1938 年ブリュッセル条約

当該条約は、海上における航空機による救難及び救助について規定する。¹⁹

当該条約は 16 カ国が署名したが、イタリア、グアテマラの 2 カ国が批准しただけである。²⁰ 航空機の機長に対して海上遭難者に対する救援義務を課している。(2 条 1 項) 当該条約は、また航空機と船舶との間の双務的な相互援助の義務を設けている。(2 条 2 項)

救助される航空機または船舶の運航者は、その救助が救援義務によるものである場合には、正当と評価される費用並びに救援活動によって被った損失に対して補償金を支払わなければならないと規定する。(3 条) そして補償金の額は人員一人あたり 5 万金フラン、総額 50 万金フランを超えないものとされている。

当該条約は、軍用、税関用、警察用の航空機及び船舶以外の国の船舶及び航空機には適用されないが、それ以外の航空機には適用される (16 条)。²¹

(5) シカゴ条約における航空機の搜索及び救助 (Search and rescue)

① 搜索及び救助の定義及び国際協力

航空機が航行中若しくは離陸又は着陸中に事故を発生した場合、シカゴ条約の各締約国は、その領域内において遭難した航空機に対して、直ちに行方不明機の搜索、救難を行う。搜索(Search)とは、第 12 附属書によれば、通常、救難センター (RCC : Rescue Coordination Centre) 又は救助サブセンター (RSC : Rescue Sub-centre) の協力により利用可能な要員及び施設を利用して、遭難中の人を見つける活動をいう。また、救助 (Rescue) とは、遭難中の人を救出し、初期の医療またはその他必要な措置を講じて安全な場所に運ぶことをいう、と定義する。

シカゴ条約 25 条は「各締約国は、その領域内で遭難した航空機に対して実行可能と認める救援措置を執り、及び、自国の当局の監督に従うことを条件とし、その航空機の所有者又はその航空機が登録を受けた国の当局が状況により必要とされる救援措置を執ることを許可することを約束する。各締約国は、行くえ不明の航空機の捜索に従事する場合には、この条約にもとづいて随時勧告される共同措置に協力する」と規定する。航空機の捜索及び救難については第 12 附属書が国際標準および勧告方式について定めているが、第 9 附属書（国際航空運送の簡易化）及び第 11 附属書（航空交通業務）にも規定がある。

②捜索救難区の設定

締約国は、捜索救難業務を提供する捜索救難区 (SSR : Search and Rescue Region) の区画を行う。各国が航空機の捜索救難業務の責任を負う区域として ICAO で決定される。我が国が責任を負う区画である東京捜索救難区は、東京飛行情報区 (Flight Information Regions : FIR) 及び那覇飛行情報区 FIR を合わせた区域である。

③救難調整センター及び救難サブセンター

救難調整センターとは、捜索救難業務の組織の能率化を促進し及び捜索区域内の捜索救難活動の実施の調整に責任がある施設であり、捜索救難区の中心機関的役割を果たす。また、救難サブセンターは、救難調整センターに従属する施設であって、責任機関の特別な規定に従って救難調整センターを補足するために設立される。

第 12 附属書は、締約国は自国の捜索救難機関と隣国の捜索救難機関と協力しなければならないと規定し (3. 1.1 条)、捜索救難機関に属していない全ての航空機、船舶及び地域業務及び施設等との協力、援助を求め (3.2 条)、各締約国に対し他国の捜索救難隊が自国の領土に入国する最必要な情報を公表して周知すること等が求められる (3.3 条)。

④航空機の緊急段階及び措置基準

第 12 附属書に準拠して、航空機が捜索救難を必要とする状態を、緊急段階により、不確実の段階、警戒の段階、遭難の段階の各段階に分け、それらの段階ごとに、その状態を知った機関、救難調整本部および関係機関のとるべき原則的措置を規定している (5.2 条)。

(a) 不確実の段階 (uncertain phase) は、位置通報または運航状態通報が予定時刻から 30 分過ぎてもない場合、あるいは、航空機が予定時刻から 30 分 (ジェット機にあつては 15 分) 過ぎても目的地に到着しない場合であり、主として通信組織のみによる捜索が行われる。

(b) 警戒の段階 (alert phase) は、前段階における通信捜索で当該航空機の情報が明らかでない場合、航空機が着陸許可を受けた後、予定時刻から 5 分以内に着陸せず、当該航空機と連絡がとれなかつた場合、並びに航空機の飛行性能が悪化したか、不時着のおそれがある程でない旨の連絡があ

つた場合等であり、通信組織による捜索を行うとともに、捜索救難の実施機関に警報される。

(c) 遭難の段階 (distress phase) は、前段階における通信捜索で当該航空機の情報が明らかでない場合、当該航空機の搭載燃料が枯渇したか、または安全に到着するには不十分と認められる場合、当該航空機が不時着をしようとしているか、または既に不時着を行なった情報を受けたか、もしくはそのことが確実である場合等である。この段階においては、捜索救難機関の行動が開始され、捜索区域の決定、その他の具体的な措置が講ぜられることとなる。

(6) 我が国の救難体制及び整備強化の方向について

東京救難調整本部 (Tokyo Rescue Coordination Center) は、東京捜索救難区における航空機の捜索救難活動を行う。捜索救難に関し、当該業務を有効にするため、必要な連絡及び調整について、関係機関 (警察庁、防衛庁、海上保安庁、消防庁) が随時必要な協議を行うこととしている。

航空機の捜索救難は人命に関わる重要性をもっており、適切な捜索救難を行う必要があるが、わが国においては、捜索及び救難に関する特別の法規は存在せず (捜索又は救助に関連する条文として、我が国の航空法 81 条の 2 は、離着陸の場所に関して、離着陸の場所、飛行の禁止区域、最低安全高度に関する規定は、国土交通省令で定める航空機が航空機の事故、海難その他の事故に際し捜索又は救助のために行なう航行については、適用が除外されている。)

わが国には捜索救難を単独で実効的に実施しうる機関が存在しないため、国土交通省航空局は、1965 年 3 月 18 日警察庁、海上保安庁、運輸省航空局および防衛庁との間に「航空機の捜索救難に関する協定」を締結している。²² これは 1963 年の藤田航空 (株) 所属ヘロン機の八丈島事故を契機として、前記関係機関相互の連絡調整を緊密にする必要性が強く指摘されたためである。²³

(7) 航空機用救命無線機の搭載義務

1997 年郵政省 (現総務省) は、航空機が遭難、墜落、不時着した場合等において、遭難信号等を自動的に発射し、遭難場所を陸上の捜索機関又は付近を飛行中の航空機に通報する、新規格の航空機用救命無線機 (ELT: Emergency Locator Transmitter) に関する技術的条件等を定めるため、電波法施行規則 (昭和 25 年電波監理委員会規則第 14 号) 及び無線設備規則 (昭和 25 年電波監理委員会規則第 18 号) の各一部を改正した。

国際民間航空機関 (ICAO) において、洋上を長距離飛行する航空機の他に、山岳地帯・砂漠等、墜落時の捜索が困難な地域を飛行する航空機に対しても、航空機用救命無線機を搭載することが決定されたことに伴い、従来の海上で使用する洋上型航空機用救命無線機に加え、陸上において使用する自動型航空機用救命無線機の搭載が求められている。

発射された電波は、海上保安庁の運用するコスパス・サーサット (Cospas-Sarsat) 人工衛星システムで受信し捜索する。日本国籍の航空機は、航空法関連規則により次のとおり ELT の搭載が義務付けられている。

航空運送事業の用に供されない飛行機及び旅客を運送する航空運送事業の用に供されない回転翼航空機は、ELT 1 個（航空法施行規則第 150 条）、航空運送事業の用に供する飛行機及び旅客を運送する航空運送事業の用に供する回転翼航空機は、ELT 2 個（航空法施行規則第 150 条）

121.5 MHz の ELT は、次の期日までに 406 MHz の送信機能を備えなければならない。

国際航行に従事する航空機は、2004 年 12 月 31 日（ICAO 条約第 10 付属書第 5. 1. 4 項）

国際航行に従事しない航空機は、2006 年 12 月 31 日（航空法施行規則附則（平成 14 年 12 月 13 日付）第 7 項）

また、ELT の技術的条件（コスパサーサット基準書 T. 001 に相当）は、電波法関連規則と航空法関連規則により、次のとおり規制されている。

ELT の周波数は、406 MHz 及び 121.5MHz（航空法施行規則第 150 条）

ELT の技術的条件は、無線設備規則第 45 条の 12 の 2（平成 15 年総務省告示第 153 号）

型式承認（型式検定）手続（コスパサーサット基準書 T. 007 に相当）は、電波法関連規則及び航空法関連規則により、次のとおり規制されている。電波法に基づく型式検定は、電波法第 37 条及び無線機器型式検定規則、航空法に基づく型式承認は、航空法施行規則第 152 条による。²⁴

（8）在日米軍の協力

在日米軍と日本国政府との間では、日米地位協定に基づき、1959 年に「航空管制に関する合意」及び付属書を締結し、捜索救援に関して援助、協力することとなった（「航空交通管制に関する合意第三付属書」）

この協定により、救難調整本部が東京航空保安事務所に置かれることとなったが、救難調整本部に関する第 12 付属書の趣旨および各国における救難調整本部と比較した場合、救難調整本部は、捜索救難活動の中心的存在として、当該活動を効果的に果たしうる能力を有すべきである。

（9）自衛隊機の捜索及び救難

航空救難団とは、航空自衛隊の捜索救難の中核を担う組織である。航空救難団の長は、航空救難団司令で空将補をもって充てられる

行方不明になった自衛隊航空機の乗員の捜索及び救助等の航空救難の実施を主たる任務とするが、その他、自衛隊法第 83 条に基づき道府県知事等からの要請により災害派遣業務を行なう。

（10）航空機の機長の事故報告義務

航空機の機長は、他の航空機について航空機の墜落、衝突又は火災、航空機による人の死傷又は物件の損壊、航空機内にある者の死亡又は行方不明、他の航空機との接触、その他国土交通省令で定める航空機に関する事故が発生したことを知ったときは、無線電信又は無線電話により知ったときを除いて、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣にその旨を報告しなければならない

ない（航空法 76 条 2 項）。船舶においては、船員法 14 条は、船長に対する人命救助義務を規定するが、航空機の機長に対しては、遭難航空機の救援義務は課せられていない。それは、航空機の燃料上の制約、救援のための着陸又は着水並びに離陸又は離水の困難等に基づくからであると言われる。²⁵ なお、前述のブリュッセル条約は、船舶の船長と同様に機長に対し、遭難航空機の人命救助について義務付けることを規定している（2 条）。²⁶

（11）宇宙飛行士の救助、送還等

①概要

事故遭難に遭った宇宙飛行士 (astronaut) に対して、その救助、登録国への送還につき規定がある。（1967 年の月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用における国家活動を律する原則に関する条約（以下宇宙条約と略称）第 5 条、及び宇宙飛行士の救助、送還並びに宇宙空間に打ち上げられた物体の返還に関する協定（以下宇宙救助返還協定と略称）第 2 条、第 5 条、月その他の天体における国家活動を律する協定（以下月協定と略称）第 10 条）

宇宙飛行士について、明確な定義はないが、龍沢邦彦博士は、「①宇宙物体の乗員であること、②全ての国の利益のための宇宙空間の探査、利用活動を行なうこと、③「宇宙空間への人類の使節」として性質決定されること、の 3 点を基準として挙げている。²⁷ なお、宇宙救助返還協定においては、「宇宙船の乗員」という語を使用している。

②宇宙条約（1966 年 12 月 13 日採択、1967 年 10 月 10 日発効）第 5 条

条約の当事国は、宇宙飛行士を宇宙空間への人類の使節とみなし、事故、遭難又は他の当事国の領域若しくは公海における緊急着陸の場合には、その宇宙飛行士にすべての可能な援助を与えるものとする。宇宙飛行士は、そのような着陸を行ったときは、その宇宙飛行士の登録国へ安全かつ迅速に送還されるものとする。

いずれかの当事国の宇宙飛行士は、宇宙空間及び天体上において活動を行うときは、他の当事国の宇宙飛行士にすべての可能な援助を与えるものとする。

条約の当事国は、宇宙飛行士の生命又は健康に危険となるおそれのある現象を、月その他の天体を含む宇宙空間において発見したときは、直ちに、これを条約の他の当事国又は国際連合事務総長に通報するものとする。

③月協定（1979 年 12 月 14 日採択、1984 年 7 月 11 日発効）

第 10 条 1 締約国は、月における人間の生命及び健康を保護するすべての実行可能な措置をとるものとする。この目的のため、締約国は、月におけるすべての要員を月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用における国家活動を律する原則に関する条約の第 5 条にいう宇宙飛行士並びに宇宙飛行士の救助及び送還並びに宇宙空間に打ち上げられた物体の返還に関する協定にいう宇宙機の要員の一人とみなすものとする。

2. 締約国は、月面上において遭難している者に対し、自国の基地、施設、宇宙機その他の施設において避難保護を与えるものとする。

④宇宙救助返還協定（1967年12月12日採択、1968年12月3日発効）

第2条

事故、遭難、緊急の又は意図しない着陸により宇宙船の乗員がいずれかの締約国の管轄の下にある領域に着陸した場合には、当該締約国は、直ちに、その乗員の救助のためにすべての可能な措置をとるものとし、すべての必要な援助を与える。当該締約国は、打上げ機関及び国際連合事務総長に対し、そのとっている措置及びその実施状況を通報する。打上げ機関による援助が迅速な救助を実施する上で役立つ場合又は当該援助が搜索救助活動の効果的な実施に実質的に寄与する場合には、打上げ機関は、搜索救助活動の効果的な実施のため、当該締約国に協力する。当該搜索救助活動は、当該締約国の指揮及び監督の下に実施するものとし、当該締約国は、打上げ機関との密接かつ継続的な協議の下に行動する。

第5条 1. 各締約国は、宇宙物体又はその構成部分が自国の管轄の下にある領域、公海又はいずれの国の管轄の下にもないその他の地域に降下した旨の情報を入手した場合又はその事実を知った場合には、打上げ機関及び国際連合事務総長に対し、その旨を通報する。

2. 宇宙物体又はその構成部分が発見された領域について管轄権を有する締約国は、打上げ機関の要請に応じ、また、必要な場合には打上げ機関の援助を受けて、当該宇宙物体又はその構成部分を回収するため、実行可能と認める措置をとる。

3. 宇宙空間に打上げられた物体又はその構成部分であって打上げ機関の領域外で発見されたものは、打上げ機関の要請に応じ、打上げ機関の代表者に引き渡されるか、又はその処理に委ねられる。打上げ機関は、当該物体又はその構成部分の返還に先立ち、要請に応じ、当該物体又はその構成部分を識別するための資料を提供する。

4. 2及び3の規定にかかわらず、締約国は、自国の管轄の下にある領域において発見し又はその他の場所において回収した宇宙物体若しくはその構成部分が、危険又は害をもたらすものであると信ずるに足りる理由がある場合には、打上げ機関にその旨を通知することができる。この場合において、打上げ機関は、発生するおそれのある危害を除去するため、当該締約国の指揮及び監督の下に、直ちに、効果的な措置をとる。

5. 2及び3の規定により宇宙物体又はその構成部分を回収し及び返還する義務を履行するために要した費用は、打上げ機関が負担する。

【参考資料—1】

航空機の搜索救難に関する協定

第1章 総則

(目的)

第1条 この協定は、関係機関の合意により、国際民間航空条約第12附属書（搜索救難に関する標準及び勧告された方式）に準拠して、東京搜索救難区における航空機の搜索救難を迅速、かつ、適確に実施するための手続き等を定めることを目的とする。

(関係機関の協力)

第2条 警察庁、防衛庁、運輸省、(航空局)、海上保安庁及び消防庁は、航空機の搜索救難に関する関係機関として、その実施のため相互に密接に協力する。

(搜索救難に関する条約等)

第3条 航空機の搜索救難に関する手続等については、この協定に定めるもののほか、第12附属書の規定による。

第2章 救難調整本部

(救難調整本部)

第4条 東京搜索救難区の救難調整本部を運輸省東京空港事務所に置く。

2 救難調整本部においては、航空機の搜索救難に関する業務を有効に促進するため必要な連絡及び調整について関係機関が随時必要な協議を行なう。

3 前項の協議は、運輸省航空局長又はその指名する職員が主宰する。

(救難調整本部の業務の委任)

第5条 航空局長は、前条第1項の規定にかかわらず、搜索救難を行なうべき区域の位置、範囲等を勘案し、必要があると認められるときは、その都度指定する空港事務所において救難調整本部の業務の一部又は全部を行なわせることができる。

2 前項の業務は、当該空港事務所の長又はその指名する職員が主宰する。

3 航空局長は、第1項の指定を行なつたときは、速かにその旨を必要な関係機関に通知する。

第3章 手続

(情報資料の交換)

第6条 関係機関は、搜索救難の実施のために利用し得る組織、要員、装備その他の必要な事項に関する情報資料を相互に交換する。

(措置の基準)

第7条 航空機の搜索救難を必要とする状態（以下「緊急状態」という。）を次の三段階に分け、段階別及び機関別の措置の基準は別表の通りとする。

1 不確実の段階

2 警戒の段階

3 遭難の段階

(関係機関等の措置)

第8条 前条の規定により通報を受けた関係機関は、その通報を尊重して所要の措置をとるとも

に、速かにその旨を救難調整本部に通報する。

救難作業を打ち切ろうとするときも同様である。

- 2 救難機関が前条の規定によらないで、緊急状態を知り、所要の救難措置をとつたときは、速かにその旨を救難調整本部又は最寄の航空保安官署に通報する。

(適切な救難措置)

第9条 救難調整本部及び関係機関は、第7条の措置の基準にこだわつて、適切な措置をとる時期を失することとならないよう特に留意する。

(駐留米軍に対する要請)

第10条 駐留米軍救難機関に対する航空機の出動要請は、救難調整本部において行なう。

(自衛隊に対する要請)

第11条 航空機の搜索救難のためにする自衛隊法第83条第1項の規定に基づく要請は、救難調整本部において統一的に行なう。ただし、時宜により関係機関も行なうことができる。

(事故調査に対する協力)

第12条 救難機関は、その救難作業を実施するに当つては、遭難航空機の状態、現場附近における痕跡その他事故の原因調査に必要な資料の保存に留意するものとする。やむを得ず現場に変更を加える場合においては、できうる限り写真撮影その他の方法により記録をとり、事故調査機関に協力する。

第4章 雑則

(会議)

第13条 関係機関は、この協定の改正その他航空機の搜索救難に関し、協議し、又は連絡するため関係機関の会議を開く必要があると認めるときは、何時でも、航空局長に議題を示して会議の開催を求めることができる。

2 航空局長は、前項の要求があつたときは、できるだけ速かに会議を招集する。

3 前項の会議は、航空局長又はその指名する職員が主宰する。

(実施細目)

第14条 関係機関の連絡及び調整のための通信要領その他この協定の実施細目は、関係機関の担当者の協議によつて定める。

附 則 (略)

【参考資料—2】

航空機の搜索救難に関する実施細目〔昭和40年3月18日〕

第1章 総則

(業務範囲)

1 航空機の搜索救難に関する協定（以下「協定」という。）による航空機の搜索救難とは、協定第7条の緊急状態にある航空機の搜索又は当該航空機の生存搭乗者に対する救助に係る業務をいう。但し、当分の間自衛隊機に係るものを除く。

第2章 救難調整本部

（調整）

2 協定第4条第2項の調整は、関係機関のたろうとする措置をふまえて、関係救難機関の分担区域、搜索救難に従事する航空機のとるべき高度、使用する周波数その他の実施要領をできるだけ具体的に示すことにより行う。

3 救難調整本部においては、搜索救難に従事する航空機の能率的で安全な飛行が他の航空機によつて阻害されないようにできるだけ措置する。

（協議）

4 協定第4条第2項の協議は原則として関係機関の次の官職にある者を通じて行う。

警察庁生活安全局地域課長（3581－0141 内線 2910（課長） 2944（担当））

（官庁執務時間以外の場合は警察庁総合当直 内線 2201、2202）

防衛庁運用局運用課長（自衛隊 R C C 0423－62－2971 内線 2537、2538 又は R I C 0423－62－2971 内線 2539 を通じて行う。）

航空局管制保安部運用課長

（東京空港事務所保安部航空管制情報官 5756－1522 直通を通じて行う。）

海上保安庁警備救難部救難課長（救難課運用司令室 3591－6361 内線 542、543（昼間） 3591－9812 直通（昼夜間）を通じて行う。）

消防庁救急救助課長 5574－7111 内線 6650 5574－0126 直通（官庁執務時間以外の場合は消防庁宿直室 5574－0119）

（注）連絡の手段については、上記の電話による他、救難調整本部専用電話回線による。

（業務の委任）

5 協定第5条第1項の指定が行われた場合の協議は、原則として当該事故の搜索区域に対応する関係機関の次の官職にある者等を通じて行う。

管区警察局長生活安全課長又は道府県警察本部地域課長若しくは警備課長

区域指揮官所在の司令部の海上自衛隊運用幕僚又は航空自衛隊救難幕僚

空港事務所長

管区海上保安本部警備救難部救難課長、海上保安部若しくは海上保安監部の警備救難課長又は関西空港海上警備救難部次長

都道府県の消防防災担当課長

第3章 手続

（情報資料の交換）

6 協定第6条の情報資料中には、利用し得る周波数を含ませる。

7 協定第6条の規定によつて提供した事項に変更があつたときは、原則として速かに変更に係る事項を通知する。

(自衛隊に対する要請)

8 協定第11条の要請は、原則として空港長が行う。

第4章 通報・連絡

(通報事項)

9 協定の別表による通報は、原則として別紙の事項について行う。

(通報、連絡)

10 情報の通報又は連絡は、原則として第4項又は第5項による。

11 情報の通報に当たつては、通報者及び受信者の氏名又は頭文字並びに通報終了を明らかにする。

(航空機と船舶との通信)

12 搜索救難に従事する航空機と船舶との通信は、交信が可能な航空機又は船舶を經由して行う。

(情報の確認)

13 情報の真否を実施調査によつて確認した関係機関は、その結果を所要の関係機関に通報する。

第5章 雑則

(情報の発表)

14 救難調整本部又は関係機関が情報を発表するときは、所要の調整を行つた上で行う。

(自衛隊機に対する措置)

15 第1項但書の規定にかかわらず関係機関が自衛隊機の緊急状態を知つたときは、最寄りの区域指揮官又は自衛隊の部隊にその旨を通報し、事後の救難等の措置については、自衛隊からの要請により所要の協力を行う。

附 則

この実施細目は、昭和41年2月15日から施行する。

(注) 1. 東京搜索救難区とは、航空機の搜索救難について日本国が国際的に責任を負う地域的範囲(別図)である。

2. 救難調整本部の業務を行わせることが予測される空港事務所は、次の通りである

新千歳空港事務所

関西空港事務所

福岡空港事務所

鹿児島空港事務所

那覇空港事務所

別紙(略)

注 通報は判明した事項について、番号を付して行う。

東京搜索救難区(略)

(以下次回につづく)

(にった ひろし・高崎経済大学地域政策学部教授)

- ¹ 山崎悠基「空難救助論」空法(勁草書房、1986年)第27号23頁以下。
- ² 山崎 前掲 27-28頁。
- ³ 池田文雄『国際航空法概論』(有信堂、1956年)247頁。
- ⁴ 高田桂一『空法概論』(評論社、1962年)前掲189頁。
- ⁵ 高田 前掲190頁。
- ⁶ Shawcross and Beaumont, Air Law (1st ed., 1945)
- ⁷ 伊沢孝平『航空法』(有斐閣、1976年)36頁、池田 前掲246頁参照。
- ⁸ 山崎 前掲25-26頁。
- ⁹ 山崎 前掲28頁。
- ¹⁰ 英訳につき、<http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/SalvageOfAircraftatSea.html> 参照。
- ¹¹ c.f. Dr.I.H.Ph.Diederiks-verschoor, AN INTRODUCTION TO AIR LAW,7th rev.ed.(2001) p.209-211.
- ¹² 本条約の邦訳及び概要につき、山崎 前掲23頁以下参照。並びに、Shawcross and Beaumont,AIR LAW (1977).vol.2(1981), p.A-3.
- ¹³ 石井照久『海商法』(有斐閣、1976年)340頁。
- ¹⁴ 商法800条 船舶又は積荷ノ全部又ハ一部カ海難ニ遭遇セル場合ニ於テ義務ナクシテ之ヲ救助シタル者ハ其結果ニ対シテ相当ノ救助料ヲ請求スルコトヲ得
801条 救助料ニ付キ特約ナキ場合ニ於テ其額ニ付キ争アルトキハ危険ノ程度、救助ノ結果、救助ノ為メニ要シタル労力及ヒ費用其他一切ノ事情ヲ斟酌シテ裁判所之ヲ定ム
802条 海難ニ際シ契約ヲ以テ救助料ヲ定メタル場合ニ於テ其額カ著シク不相当ナルトキハ当事者ハ其増加又ハ減少ヲ請求スルコトヲ得 此場合ニ於テハ前条ノ規定ヲ準用ス
803条 救助料ノ額ハ特約ナキトキハ救助セラレタル物ノ価額ニ超ユルコトヲ得ス
2 先順位ノ先取特権アルトキハ救助料ノ額ハ先取特権者ノ債権額ヲ控除シタル残額ニ超ユルコトヲ得ス
804条 数人カ共同シテ救助ヲ為シタル場合ニ於テ救助料分配ノ割合ニ付テハ第801条ノ規定ヲ準用ス
2 人命ノ救助ニ従事シタル者モ亦前項ノ規定ニ従ヒテ救助料ノ分配ヲ受クルコトヲ得
- ¹⁵ 船員法14条 船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知つたときは、人命の救助に必要な手段を尽さなければならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合及び国土交通省令の定める場合は、この限りでない。
- ¹⁶ 当該条約の全文は、<http://www.admiraltylawguide.com/conven/searchrescue1979.html> 参照。
- ¹⁷ 国際的なコスパス・サーサット計画との地上部分提供国としての提携に関する通告の書簡(平成5年条約第4号)
- ¹⁸ 海難救助報酬斡旋手続規則第1条は、「社団法人日本海運集会所(以下「海運集会所」という)書式制定委員会制定救助契約書(以下「救助契約書」という)に基づく救助契約に関して、海難救助報酬金額(特別補償金額を含む。以下同じ)その他の事項について協議が整わないため、救助契約書第12条により当事者が、海運集会所海難救助報酬斡旋委員会(以下「斡旋委員会」という)に本規則第2条及び第3条に定める手続を踏んで斡旋を申し立てたときは、斡旋委員会はこれを受理する。なお、本斡旋手続における当事者とは、救助者、被救助船舶主、被救助積荷の所有者及びその他の財貨の所有者をいう」と規定する。
- ¹⁹ 概要につき、住田俊一『航空運送法規概説』(日本評論新社、1962年)265-266頁参照。
- ²⁰ 池田 前掲248頁。

航空行政法序説（3）

- ²¹ ブリュッセル条約の訳文については、根本松男「海上ニ於ケル航空機又ハ航空機ニ依ル救援救助ニ関スル或種規定ノ統一ノ為ノ条約（一九三八年）に付いて」海法会誌 241 号 104 頁以下、山崎 前掲 48-55 頁に再掲、29 頁以下に解説あり。
- ²² 当該協定の最終改正は 1988 年。また、「航空機の搜索救難に関する実施細目」も定められている。航空機の搜索救難に関する協定は、
http://www.clearing.mod.go.jp/kunrei_data/g_fd/1964/gz1965021.html
航空機の搜索救難に関する実施細目については、
http://www.clearing.mod.go.jp/kunrei_data/g_fd/1964/gz1965z02.html 参照。
- ²³ 昭和 40 年度「運輸白書」参照。
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa40/ind110403/frame.html>
- ²⁴ http://www.soumu.go.jp/joho_tsusin/pressrelease/japanese/denki/970221j601.html
- ²⁵ 山口真弘『全訂版 航空法規解説』（航空振興財団、1993 年）297 頁。
- ²⁶ 船員法 14 条は「船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知ったときは、人命の救助に必要な手段を尽さなければならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合及び国土交通省令の定める場合は、この限りでない。」と規定する。また、1914 年の海上における人命の安全のための国際条約（The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1914）及び 1974 年の海上における人命の安全のための国際条約参照。
- ²⁷ 龍沢邦彦『宇宙法システム』（興仁社、1987 年）184 頁。