

## ドイツの沿岸警備における官庁連携の動向

国立国会図書館 調査及び立法考査局  
海外立法情報課 渡辺 富久子

### 【目次】

はじめに

- I ドイツの領海及び排他的経済水域
- II 沿岸警備の所管官庁
  - 1 全体の枠組み
  - 2 連邦警察
  - 3 その他の官庁
- II 沿岸警備における官庁連携の動き
  - 1 沿岸警備連携機関—連邦官庁の連携—
  - 2 海難事故指令部—連邦と州との官庁の連携—
  - 3 海上保安センター—海上における保安の強化—

おわりに

翻訳：海難事故指令部の設置に関する協定

海上保安センターの設置に関する協定

### はじめに

ドイツでは、州が領海、連邦が排他的経済水域を管轄しており、沿岸警備（Küstenwache、英語の coastguard に相当する。）は州警察の他、連邦の複数の官庁（連邦警察、税関、連邦交通・建設・都市計画省（以下「連邦交通省」）及び連邦食糧・農業・消費者保護省（以下「連邦農業省」））により行われている。各官庁は自らの任務のみならず、法令に基づき他の官庁の任務の代行もしている。このように権限が錯綜した状況を改善し、沿岸警備を効率的に行うこ

とを目的として、連邦の関係官庁が協力する沿岸警備連携機関（Koordinierungsverbund Küstenwache; 1994年設置）、海難事故時に連邦及び州の官庁が共同で対処するための海難事故指令部（Havariekommando; 2005年設置）、海上におけるテロ等の事件に備えた海上保安センター（Maritimes Sicherheitszentrum; 2007年設置）といった官庁間の連携協力体制が発展してきた。

沿岸警備の連携協力体制においては、海上の安全（safety; 船舶交通の技術上の安全や海洋環境の保護）と保安（security; テロ等への対応）を所管する官庁がそれぞれの権限を保持したまま協力している<sup>(1)</sup>。

本稿では、第I章でドイツの領海及び排他的経済水域について、第II章で沿岸警備の所管官庁について、第III章でこれらの官庁間の連携協力体制の現在の状況を紹介する。末尾に、海難事故指令部の設置に関する協定及び海上保安センターの設置に関する協定の翻訳を付す。

### I ドイツの領海及び排他的経済水域

ドイツは、北部が北海及びバルト海に面しており、海岸線はおよそ3,660km（北海で1,760km及びバルト海で1,900km）ある<sup>(2)</sup>。ドイツの海域は比較的狭いが、沿岸地域にはハンブルクやブレーメン等の重要な港があり、貿易量の3分の1はこれらの港を通じて行われ<sup>(3)</sup>、船舶の往来

(1) Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, *Sicherheitskonzept Deutsche Küste*, S.19. ([http://www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Sicherheitskonzept\\_Deutsche\\_Kueste/anlagen/Sicherheitskonzept\\_Deutsche\\_Kueste.pdf](http://www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Sicherheitskonzept_Deutsche_Kueste/anlagen/Sicherheitskonzept_Deutsche_Kueste.pdf)) 以下、インターネット情報は2013年11月30日現在である。

(2) 連邦海運水路庁 (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) のウェブサイトを参照。([http://www.bsh.de/Das\\_BSH/Presse/FAQ.jsp](http://www.bsh.de/Das_BSH/Presse/FAQ.jsp))

(3) Marinekommando, *Jahresbericht 2013 – Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, S.93ff.

も多い。さらに、北海及びバルト海には複数の国立公園が存在しており、ドイツの海域は、経済やレクリエーションにとって重要な場所となっている。

ドイツは、以前は領海を基線から3海里としていたが、1994年に国連海洋法条約を批准<sup>(4)</sup>した後、1995年1月1日から領海を基線から12海里に拡張した<sup>(5)</sup>。ドイツは連邦国家であり、領海は沿岸の州が所管する<sup>(6)</sup>。海に面する沿岸の州は、ブレーメン州、ハンブルク州、メクレンブルク・フォアポンメルン州、ニーダーザクセン州及びシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州の5州(以下「沿岸州」)である。

排他的経済水域も、1995年1月1日から設定されている<sup>(7)</sup>。排他的経済水域は、北海においては、オランダ、デンマーク及びイギリスとの間の中間線がその限界線となっている。バルト海においては、ポーランド及びデンマーク並びに対岸のスウェーデンとの間の中間線が排他

的経済水域の限界線となっている。ドイツの排他的経済水域の面積は、北海で約2万8600km<sup>2</sup>、バルト海で4500km<sup>2</sup>の合計3万3100km<sup>2</sup>である<sup>(8)</sup>。排他的経済水域は連邦が所管する。

## II 沿岸警備の所管官庁

### 1 全体の枠組み

ドイツにおいて、海難事故や事件を防止し、これに対応するための法執行活動を伴う警察業務を行う連邦及び州の官庁は複数あり、権限が錯綜しているとも言われる<sup>(9)</sup>。公共の安全又は秩序に対する危険の防止のための警察業務一般については、州が所管している(基本法第30条及び第70条)。しかし、個々の特別な分野における警察業務は個別法で定められており、それぞれ連邦又は州の官庁が所管している<sup>(10)</sup>。沿岸警備に関連して言えば、連邦は、領海における国境警備(基本法第87条)のほか、海上水路(Seewasserstraßen)<sup>(11)</sup>及び海

(4) Gesetz zu dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (Vertragsgesetz Seerechtsübereinkommen) vom 2. September 1994 (BGBl. II S.1798).

(5) Proklamation der Bundesregierung über die Ausweitung des deutschen Küstenmeeres vom 11. November 1994 (BGBl. I S.3428). 1984年に、タンカーの事故を回避するために、地形上の理由等により北海の一部の領海が拡張されていた。Beschluß der Bundesregierung über die Erweiterung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee zur Verhinderung von Tankerunfällen in der Deutschen Bucht vom 12. November 1984 (BGBl. I S.1366).

(6) Josef Isensee und Paul Kirchhof, *Handbuch des Staatsrechts*, Band VI, 3., völlig neubearbeitete und erweiterte Auflage, Heidelberg : C.F. Müller Verlag, 2008, S.14. ドイツの領域(領空及び領海を含む。)は、分割されて個々の州の領域に帰属する。

(7) Proklamation der Bundesrepublik Deutschland über die Errichtung einer ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee und in der Ostsee vom 25. November 1994 (BGBl. II S.3770). ドイツは、1977年1月1日から北海に、1978年6月15日からバルト海に、現在の排他的経済水域と重なる区域を漁業水域として設定していた。Proklamation der Bundesrepublik Deutschland über die Errichtung einer Fischereizone der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee vom 22. Dezember 1976 (BGBl. II S.1999). Proklamation der Bundesrepublik Deutschland über die Errichtung einer Fischereizone der Bundesrepublik Deutschland in der Ostsee vom 2. Juni 1978 (BGBl. II S.867).

(8) 齋藤純子「統合的海洋政策の理念と展開—EUとドイツを中心に—」『海洋開発をめぐる諸相』(科学技術に関する調査プロジェクト調査報告書)(調査資料2012-5), 国立国会図書館調査及び立法考査局, 2013, p.90を参照。日本の排他的経済水域は、447万km<sup>2</sup>である。

(9) Deutscher Bundestag, *Drucksache* 12/4700を参照。

(10) Wolf-Rüdiger Schenke, *Polizei- und Ordnungsrecht*, 3., neubearbeitete Auflage, Heidelberg : C.F. Müller Verlag, 2004, S.11ff.

(11) 連邦水路法(Bundeswasserstraßengesetz)第1条の規定によれば、連邦水路は内陸水路と海上水路である。このうち海上水路は、領海の基線と限界線との間の海域であり、領海域に等しい。Michael Herma, *Die rechtliche Ausgestaltung maritimer Sicherheit in Deutschland: Unter besonderer Berücksichtigung der verfassungskonformen Konzeption einer nationalen maritimen Sicherheitsstruktur*, Baden-Baden : NOMOS, 2006, S.22.

上船舶航行<sup>(12)</sup>（基本法第 89 条）等を所管している。

沿岸警備を所管する連邦の主な官庁は、連邦内務省所管の連邦警察（Bundespolizei）、連邦財務省所管の税関（Zoll）、連邦交通省所管の連邦水路船舶航行管理局（Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes）及び連邦農業省所管の漁業取締部門（Fischereiaufsicht）である。

沿岸州においては、水上警察（Wasserschutzpolizei）が、各州の警察法に基づき領海内の一般的な危険防止の任務を所管している。沿岸州は、水上警察の共同調整機関として、水上警察連合指令部（WSP-Leitstelle）を設置している<sup>(13)</sup>。

## 2 連邦警察

連邦警察は、元連邦国境警備隊（Bundesgrenzschutz）が 2005 年に名称を変更したもの

であり、国境警備のほか、鉄道及び航空における保安の確保等を行っている。その主要な根拠法は、連邦警察法<sup>(14)</sup>である。連邦警察の海上部門は、領海において国境警備（連邦警察法第 2 条第 2 項）<sup>(15)</sup>及び領海外において国連海洋法条約等の国際法に基づく措置（連邦警察法第 6 条）を行っている。連邦警察が領海外及び領海内で行う任務を次ページの表 1 に掲げる。

国境警備において不法入国に対応する際の連邦警察の権限には、身元確認（連邦警察法第 23 条）及び捜索（連邦警察法第 44 条）等があり、関連する規定が滞在法<sup>(16)</sup>にも定められている<sup>(17)</sup>。国境警備における武器の使用については、連邦執行官吏による公権力の行使における直接強制に関する法律<sup>(18)</sup>に定められている<sup>(19)</sup>。連邦警察は領海外において外国船舶の追跡を行うことができるが、これは国連海洋法条約の規定に基づくものである（表 1 参照）。

また、連邦警察は、大陸棚における不正な資

(12) 基本法第 89 条は、連邦は法律の委任により海上の船舶航行に関する任務を引き受ける旨を定めており、これを実施するために、海上任務法という連邦法が定められている。Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S.2876).

(13) Abkommen der Küstenländer über die Einrichtung und den Betrieb einer gemeinsamen Leitstelle ihrer Wasserschutzpolizeien (WSP-Leitstelle) vom 12. April 2007 (Nds. Mbl. S.403). 最初の協定は、2002 年 5 月 1 日に施行されていたが、2007 年に改訂されたものである。水上警察連合指令部は、ニーダーザクセン州の北海沿岸のクックスハーフェンにあり、沿岸州の水上警察の指揮監督や装備の調整等を行っている。

(14) Gesetz über die Bundespolizei (Bundespolizeigesetz – BpolG) vom 19. Oktober 1994 (BGBl. I S.2978, 2979)

(15) 領海の限界線の内側 50 キロメートルの範囲内における国境の安全を阻害する危険の防止である。湾などの特殊な地形を考慮して沿岸地域の国境監視に必要な場合には、法規命令により、領海の限界線から内側に 80 キロメートル以内の範囲で国境地帯を拡張することができることとされている。しかし、現在のところ、そのような法規命令は制定されていない。なお、陸の国境警備は、国境線の内側 30 キロメートルの範囲内において行われる。

(16) 滞在法第 13 条（国境通過）、第 15 条（退去命令）。

(17) Michael Drewes et al., *Bundespolizeigesetz BpolG : Zwangsanzwendung nach Bundesrecht VwVG, UZwG, 4., neu bearb. Aufl.*, Stuttgart : Richard Boorberg Verlag, 2010, S.195.

(18) Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes (UzwG) vom 10. März 1961 (BGBl. I S.165). この法律の第 11 条は、国境警備を行う執行官吏は、停止命令又は身体、乗り物若しくは所持品の検査命令を再三免れようとして逃走する者に対して銃器を使用することができる旨を定めている。その詳細については、西村弓「第 3 章 排他的経済水域における外国船舶取締り—ドイツの国内法制」日本国際問題研究所『排他的経済水域における沿岸国の管轄権の限界』2003, pp.22-35 を参照。〈[http://www.jiia.or.jp/pdf/global\\_issues/h14\\_economic-zone/3\\_nishimura.pdf](http://www.jiia.or.jp/pdf/global_issues/h14_economic-zone/3_nishimura.pdf)〉

この規定は冷戦下で定められたものであり、その後鉄のカーテンや EU 域内の国境検査がなくなったこと、隣国の警察との協力関係が発展したことにより、この規定の見直しの必要性を指摘する意見もある。*ibid.*, S.788.

(19) これらの国境警備に関する規定は国境警備全般に適用され、領海における国境警備に限定されるものではない。

表 1 連邦警察の領海外及び領海内における任務

任務	根拠法令
<b>領海外</b>	
一般的な警察任務、刑事訴追	海上における刑事訴追を所管する連邦の官庁を定める命令第1条(注1)
船舶航行の分野における警察任務	船舶航行任務の委任に関する命令第1条
海洋環境の保護	船舶航行任務の委任に関する命令第1条
外国船舶による海水汚染の調査	海上における刑事訴追を所管する連邦の官庁を定める命令第1条
大陸棚の保護	連邦鉱業法第134条
地下通信ケーブルの保護	刑法典第316b条及び第317条
海難事故の調査	船舶航行任務の委任に関する命令第1条
漁業取締り	連邦農業省及び連邦内務省間の行政協定(注2)
公海汚染禁止法に基づく措置	公海汚染防止法第8条(注3)
海洋施設令に基づく措置	海洋施設令第16条(注4)
外国船舶の追跡	海洋法条約第111条
海上における人命救助	海洋法条約第98条
<b>領海内</b>	
国境警備	連邦警察法第2条
入国管理	連邦警察法第2条

(注1) Verordnung zur Bezeichnung der zuständigen Vollzugsbeamten des Bundes für bestimmte Aufgaben nach der Strafprozeßordnung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 4. März 1994 (BGBl. I S.442).

(注2) Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (BML) und dem Bundesministerium des Innern (BMI) über die Wahrnehmung von Aufgaben des BML auf dem Gebiet der Fischereiaufsicht durch den Bundesgrenzschutz (BGS)

(注3) Gesetz über das Verbot der Einbringung von Abfällen und anderen Stoffen und Gegenständen in die Hohe See vom 25. August 1998 (BGBl. I S.2455).

(注4) Verordnung über Anlagen seawärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres vom 23. Januar 1997 (BGBl. I S.57).

出典：Michael Drewes et al., *Bundespolizeigesetz BpolG : Zwangsanwendung nach Bundesrecht VwVG, UZwG*, 4., neu bearb. Aufl, Stuttgart : Richard Boorberg Verlag, 2010, S.166ff を基に筆者作成。

源探査の監視も行っている（連邦鉱業法第134条<sup>20)</sup>）。

については、次ページの表2に掲げる。

各官庁にはそれぞれ本来の所管事項があるが、様々な法令や行政協定の規定に基づき、他の官庁が所管する任務を代行している。例えば、刑事訴訟法に基づく特定の任務を船舶航行の分野

### 3 その他の官庁

沿岸警備に関係する連邦及び州の官庁の任務

<sup>20)</sup> Bundesberggesetz (BbergG) vom 13. August 1980 (BGBl. I S.1310). 連邦鉱業法第9部「大陸棚に関する特則(第132条～第137条)」の第132条(調査活動)が、国連海洋法条約にいう「海洋の科学的調査」を規制する規定とされている。Deutscher Bundestag, *Drucksache*, 13/193, S.22f. 連邦鉱業法第132条の規定によれば、ドイツの大陸棚における明らかに鉱物資源の探査でない調査活動は、連邦海運水路庁(Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie)の許可を必要とし、調査活動が連邦鉱業法第132条第2項に列挙される事由に該当する場合には、調査申請が拒否される。また、ドイツが国連海洋法条約に加盟した際、海洋の科学的調査の実施に関する法律が制定され、連邦鉱業法の規定を超える海洋の科学的調査の実施に関する細則が必要になった場合には、その細則を定める法規命令を制定する権限が連邦交通省に与えられたが、そのような法規命令は未だ定められていない。西村前掲注<sup>18)</sup>, p.26-27. 尚、ドイツの排他的経済水域は大陸棚と等しい。下記の連邦海運水路庁のウェブサイトを参照。  
(<http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks/AWZ.jsp>)

表 2 沿岸警備に関係する官庁及び機関とその海事関係の任務

官庁 / 機関	任務	
	領海内	領海外
連邦水路船舶航行管理局	船舶航行警察、船舶に起因する海洋汚染の危険防止（注1）	船舶航行警察、一般的な危険防止、災害防護、海洋汚染対策、大陸棚における不正な資源探査の監視
連邦警察	国境警備	一般的な危険防止、大陸棚における不正な資源探査の監視
税関	税関業務（注2）	大陸棚における不正な資源探査の監視
連邦農業省		漁業取締り（注3）
ドイツ海難救助協会（注4）	海難救助	海難救助
沿岸州の漁業所管官庁	漁業取締り	
沿岸州の水上警察	一般的な危険防止、危険貨物の監視、船舶航行警察任務の代行、災害防護、海洋汚染対策、刑事訴追、海難事故調査の支援	
連邦海難事故調査局（注5） / 海難事故調査官（注6）	海難事故調査	海難事故調査

（注1） 根拠法は海上任務法。Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S.2876). 基本法第 89 条は、連邦は法律の委任により海洋上の船舶航行に関する任務を引き受ける旨を定めており、海上任務法はこれを実施する連邦法である。

（注2） 根拠法は税関法。Zollverwaltungsgesetz (ZollVG) vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S.2125).

（注3） 根拠法は海洋漁業法。Gesetz zur Regelung der Seefischerei und zur Durchführung des Fischereirechts der Europäischen Union (Seefischereigesetz – SeeFischG) vom 6. Juli 1998 (BGBl. I S.1791).

（注4） Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. 連邦は、海上任務法第 1 条第 7 号に定める海難救助の任務をドイツ海難救助協会に委託している。

（注5） Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung. 2002 年に制定された海難事故調査法に基づいてハンブルクに設置され、客観的な事故原因を究明し、船舶安全制度の弱点を調査する。

（注6） Seeämter. 連邦水路船舶航行管理局に設置される委員会、船長や船員等の個人の責任を問題とする。

出典： Uwe Jenisch, “Neun Bausteine für die Küstenwache,” *Leinen Los!*, 2010, Sonderbeilage 1, S.15 を基に筆者作成。

で行う連邦執行官吏を定める命令<sup>(21)</sup>に基づき、本来船舶航行警察の任務であるドイツ船舶で行われた犯罪、海賊、奴隷取引等の刑事訴追を、領海外においては連邦警察が代行し、領海内においては税関が代行している。また、連邦警察の任務の税関への授権に関する命令<sup>(22)</sup>に基づき、税関が国境警備の任務を代行している。さらに、連邦政府と沿岸州との間の協定<sup>(23)</sup>に基づき、沿

岸州の水上警察が領海における船舶航行の分野の法執行業務を代行している。このように、各官庁が本来の任務に加えて他の官庁が所管する任務を代行することにより、本来の所管官庁が速やかに対応できない場合に、現場の他の法執行機関が対応することができるようになっている<sup>(24)</sup>。

(21) Verordnung zur Bezeichnung der zuständigen Vollzugsbeamten des Bundes für bestimmte Aufgaben nach der Strafprozeßordnung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 4. März 1994 (BGBl. I S.442).

(22) Verordnung über die Übertragung von Bundespolizeiaufgaben auf die Zollverwaltung (BPolZollV) vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S.1867).

(23) 例えば、ブレーメン州と連邦政府の間では Vereinbarung über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben (GBl. HB S.59) という協定が 1955 年に締結されている。

(24) 他にも、連邦農業省と連邦内務省及び連邦農業省と連邦財務省との間の行政協定に基づき、連邦警察及び税関が領海外における漁業取締の任務を代行している。Deutscher Bundestag, *op.cit.* (9), S.8f.

### Ⅲ 沿岸警備における官庁連携の動き

沿岸警備に関わる連邦官庁の連携の必要性については、既に1954年に連邦議会においても問題とされていた<sup>(25)</sup>。特に、船舶等を共同で利用する方が効率的であるという点から、会計検査でもしばしば取り上げられてきた<sup>(26)</sup>。以下、本章においては、1990年代に始まった官庁間の連携協力の動きを紹介する。

#### 1 沿岸警備連携機関—連邦官庁の連携—

1980～1990年代にかけてオイルタンカーの事故が相次ぎ、ドイツの近海を海難事故による汚染の危険から守らなければならないという意識が高まった。1994年4月21日にオイルタンカー事故の防止対策を求める決議<sup>(27)</sup>が連邦議会において採択され、連邦の法執行機関が協力する沿岸警備連携機関として2つの沿岸警備センター(Küstenwachzentrum)が、北海においてはニーダーザクセン州クックスハーフェンに、バルト海においてはシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州ノイシュタットに設置され、1994年7月1日に活動を開始した<sup>(28)</sup>。

沿岸警備連携機関においては、連邦警察、税関、連邦水路船舶航行管理局及び連邦農業・食糧庁(Bundesanstalt für Landwirtschaft und

Ernährung)<sup>(29)</sup>が協力するが、沿岸警備連携機関自体は、法人格を持つ団体でもなければ、独自の所管や権限を有する官庁でもない。沿岸警備連携機関においては各官庁がそれぞれの任務を独立して行う一方、共同の任務遂行も行われている。また、沿岸警備連携機関では船舶や飛行機、ヘリコプター等の装備を共同で使用することができるなど、シナジー効果<sup>(30)</sup>があるとされている。沿岸警備連携機関の活動範囲は、排他的経済水域にも及ぶ<sup>(31)</sup>。

クックスハーフェン及びノイシュタットの沿岸警備センターは、2007年の海上保安センター(後述)の設置に伴い廃止された。現在、沿岸警備連携機関は海上保安センターの協力機関の1つとして存続している。

#### 2 海難事故指令部—連邦と州との官庁の連携—

1998年10月に北海沖において木材運搬船パラス号の火災により燃料が流出し、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州の国立公園ヴァッテン海が汚染された際<sup>(32)</sup>、事故後の初期対応が遅れた。その大きな理由として、関係官庁が複数あり責任の所在が不明確であったことが挙げられ、このような海難事故においては連邦と州の関係官庁が連携協力して対応に当たることが不

(25) Deutscher Bundestag, *Drucksache* 2/658. Antrag betr. Organisatorische Zusammenfassung der seefahrenden Einheiten des Bundes.

(26) 例えば、2011年度決算においても、連邦警察と他の官庁が連携することによる経費節減について触れられている。Deutscher Bundestag, *Drucksache* 17/11330, S.152.

(27) Deutscher Bundestag, *Drucksache* 12/4267, 12/4307. Deutscher Bundestag, *Plenarprotokoll*, 12/222, S.19254ff.

(28) その根拠は、1994年7月1日の連邦交通省の通知(Gemeinsamer Einrichtungserlass Küstenwache vom 14. Juni 1994)である。連邦政府が沿岸警備センターの設置を検討した報告書は、Bundesrat, *Drucksache* 538/94.

(29) 連邦農業・食糧庁は連邦農業省の下にあり、領海外の漁業の監視をその任務の一つとしている。

(30) シナジー効果とは、複数の資源を組み合わせることによって、それぞれの資源が単独でもっている効果の総和を超える相乗効果をいう。林昇一・高橋宏幸編『戦略経営ハンドブック』中央経済社、2003、p.45.

(31) Hans-Jürgen Lange (Hrsg.), *Wörterbuch zur Inneren Sicherheit*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2006, S.189ff.

(32) 1998年10月25日に、パラス号は北海のデンマーク沖で炎上した。パラス号は、翌日には、ドイツの領海内に漂流し、北海の汚染につながった。

可欠であることが認識された<sup>33)</sup>。事故後、海難事故対策を連邦政府に求める決議が連邦議会において採択され<sup>34)</sup>、1999年2月10日に連邦交通省の下に「パラス号海難事故」に関する専門家委員会が設置された。この専門家委員会は、2002年2月16日に様々な提言を盛り込んだ報告書<sup>35)</sup>を連邦交通省に提出した。提言の一つに、沿岸警備関係の連邦及び州の官庁の人員や予算を必要に応じて使うことができる「海難事故指令部」の設置があった。

この提言を受け、2002年に連邦及び沿岸州が海難事故指令部の設置に関する協定<sup>36)</sup>を締結し、海難事故指令部がクックスハーフェンに設置され、2003年1月1日に活動を開始した。海難事故指令部は通常統括センターであり、海上における複雑な事故 (komplexe Schadenslagen)<sup>37)</sup>の際の措置の計画、準備、演習及び実施のために連邦及び州の関係官庁の職員が約40名勤務している。統括センターにおいては、各官庁はそれぞれ併存しており、権限が統合されてはいない。統括センターには海洋現況分析センター (Maritimes Lagezentrum) が設置され、州の水上警察及び

連邦水路船舶航行管理局の職員が24時間、海洋情報を収集し、評価している。

海上において複雑な事故が起こったときには、統括センターが海難事故対策本部 (Havariestab) に移行する。海難事故対策本部は、連邦と州のおよそ3,000人の要員を動員することができる。海難事故指令部は、2013年7月までに47件の複雑な事故に対応している。<sup>38)</sup>

海難事故指令部の組織図を、次ページの図1に掲げる。

### 3 海上保安センター—海上における保安の強化—

2001年9月11日にアメリカ合衆国で同時多発テロが起こり、海上におけるテロの対策強化の必要性が認識された。ドイツ連邦議会においても、海上の保安を高めるために連邦の沿岸警備の関係官庁と州の水上警察等が連携協力する体制の構築を連邦政府に求める決議が採択された<sup>39)</sup>。2005年9月には、海上保安センターの設置に関する協定<sup>40)</sup>が連邦と沿岸州の間で締結され、同センターは2007年1月1日に業務を開始した。

<sup>33)</sup> Deutscher Bundestag, *Plenarprotokoll* 14/7, S.399ff.

<sup>34)</sup> Deutscher Bundestag, *Drucksache* 14/281.

<sup>35)</sup> Unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ Der Vorsitzende, *Bericht*, 16. Februar 2000.

<sup>36)</sup> Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos (VkB1. 2003, S.31).

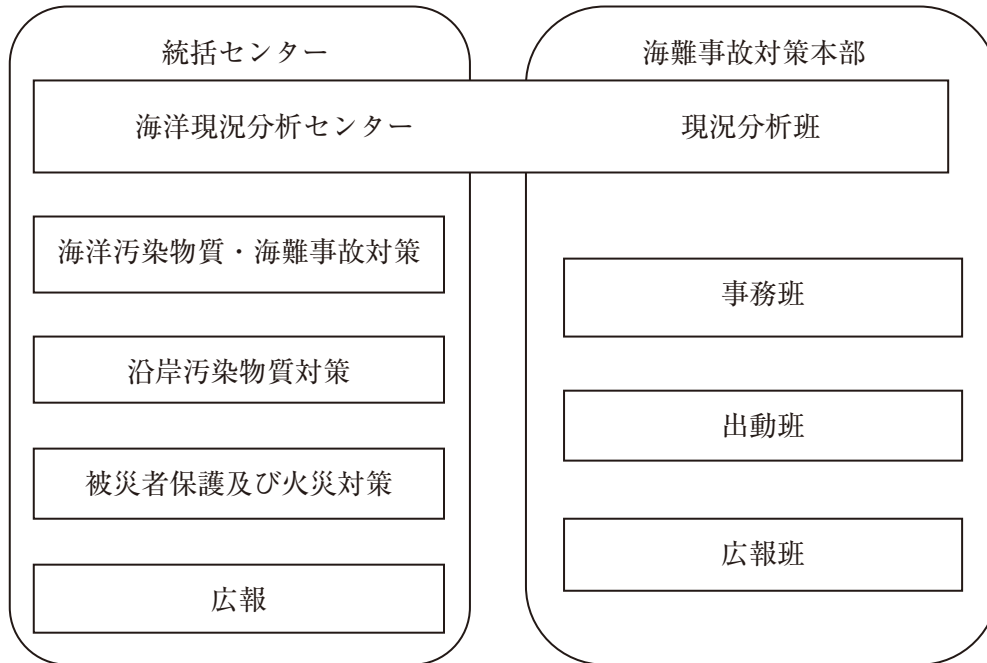
<sup>37)</sup> 複雑な事故とは、多数の人命、多額の財物、環境又は船舶の安全かつ円滑な航行を脅かすもの又はこれらの保護法益に既に損害を与えたもので、かつ、その危険な状況の除去のために通常の装備及び人員では不足するもの又は複数の所管官庁の統一的な指揮を必要とするものをいう (海難事故指令部の設置に関する協定第1条第4項)。

<sup>38)</sup> 海難事故指令部については、連邦交通省のウェブサイト〈[http://m.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungn/2013/170-ramsauer-maritimes-sicherheitszentrum-cuxhaven.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen\\_node.html%3Fgtp%3D36166\\_list%25253D1%23id115594](http://m.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungn/2013/170-ramsauer-maritimes-sicherheitszentrum-cuxhaven.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D1%23id115594)〉、海難事故指令部のウェブサイト〈[http://www.havariekommando.de/wir\\_ueber\\_uns/index.html](http://www.havariekommando.de/wir_ueber_uns/index.html)〉、及び以下の論稿を参照した。Hans-Werner Monsees, „Kompetenzzentrum Havariekommando,“ *Leinen Los!*, 2010, Sonderbeilage 1, S.1ff, Volker Dornquast, „Die optimierte Küstenwache als Ziel,“ *ibid.*, S.3ff, Hans-Heinrich von Wecheln und Rudolf-Eugen Kelch, „Kompetenzen zusammenführen,“ *ibid.*, S.5ff. 〈[http://www.deutscher-marinebund.de/pdf/LeinenLos\\_Sonderbeilage\\_01-2010.pdf](http://www.deutscher-marinebund.de/pdf/LeinenLos_Sonderbeilage_01-2010.pdf)〉

<sup>39)</sup> Deutscher Bundestag, *Drucksache* 15/3322.

<sup>40)</sup> Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums (VkB1. 2008, S.599).

図1 海難事故指令部の組織図



出典：海難事故指令部のウェブサイトを基に筆者作成。  
 〈[http://www.havariekommando.de/wir\\_ueber\\_uns/index.html](http://www.havariekommando.de/wir_ueber_uns/index.html)〉

海上保安センターは、海難事故指令部、連邦の関係官庁による沿岸警備連携機関<sup>(41)</sup>（第三章の1に記した参加官庁）、ドイツ海軍（Deutsche Marine）<sup>(42)</sup>、ISPSコードに基づく国際コンタクトポイント<sup>(43)</sup>及び沿岸州の水上警察連合司令部から構成される。海上保安センターにおいては、海上の保安に関わる官庁がそれぞれの法律上の所管を保持したまま連携協力を行い、情報交換を集中して行うことにより、危険防止及び予見できない事象に対する即応態勢を改善することを目的と

している。海上保安センターの中核は共同海洋現況分析センター（Gemeinsames Maritimes Lagezentrum）であり、同センターにおいては、海難事故指令部、沿岸州の水上警察連合指令部、連邦警察、税関及び連邦農業・食糧庁の指令部、連邦水路船舶航行管理局（国際コンタクトポイントを含む。）並びにドイツ海軍の職員が常駐し、海域の統合管理、海洋現況の評価等が24時間行われている。

海上保安センターの概念図を、次のページの

(41) この協定により、前述のクックスハーフェン沿岸警備センター（北海）及びノイシュタット沿岸警備センター（バルト海）は解散し、沿岸警備連携機関は海上保安センターの協力機関の1つとして存続している。

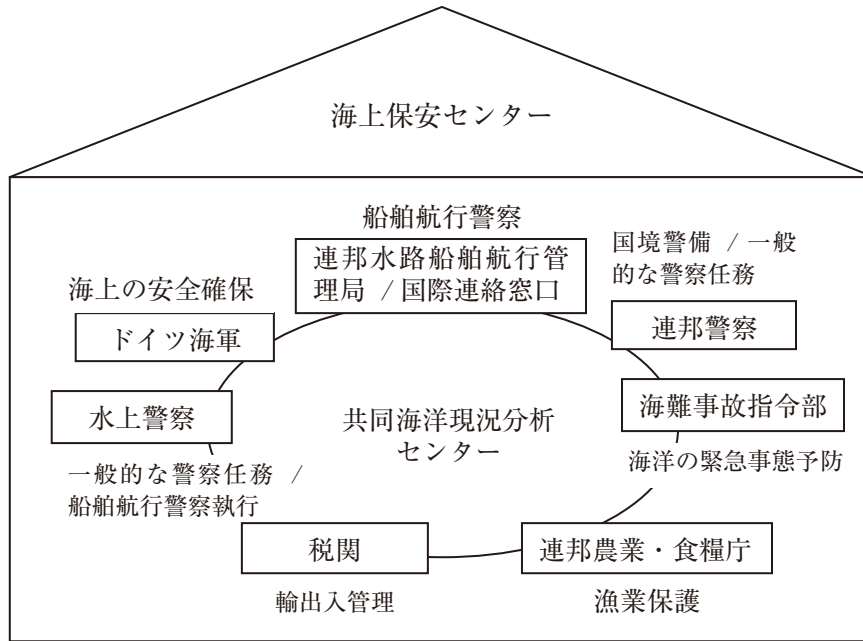
(42) ドイツ海軍は、海上保安センターの発足時から連絡員1名を置いて当該センターを支援してきたが、2011年に正式に協定に加盟した。ドイツ海軍のウェブサイトを参照。〈[http://www.marine.de/portal/a/marine!/ut/p/c4/NYq7DoJAEEX\\_aGZJVNB0oLEzNojdCBMycR9kMmjix7tbeE9ymnPxgZlIb1nIJEXyeMdxktPzA4EU6GUbe884lN\\_MMKXIVmwcTbIXJUsKa1LzpWyquYDMOLqqb13t\\_qu-zbXr6t3-cOwv7Q3XEM4\\_AgEHOA!!/](http://www.marine.de/portal/a/marine!/ut/p/c4/NYq7DoJAEEX_aGZJVNB0oLEzNojdCBMycR9kMmjix7tbeE9ymnPxgZlIb1nIJEXyeMdxktPzA4EU6GUbe884lN_MMKXIVmwcTbIXJUsKa1LzpWyquYDMOLqqb13t_qu-zbXr6t3-cOwv7Q3XEM4_AgEHOA!!/)〉

ドイツ海軍は、海上保安センターにおいて、海洋の油汚染の監視のために飛行機を出したり、海上輸送を支援したり等、文民的な協力を行っている。海上保安センターのウェブサイトを参照。〈<http://msz.ble.de/partner/deutsche-marine/>〉

(43) 2011年のアメリカ合衆国の同時多発テロ事件を受けて、海上人命安全条約（SOLAS条約）附属書の一部が改正された際、ISPSコード（船舶及び港湾施設の保安のための国際コード）が当該条約を締結する政府会議により採択された。これは、海上保安を確保するためのものである。国土交通省大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官監修『国際船舶・港湾保安法及び関係法令』成山堂書店、2013を参照。SOLAS条約締結国は、ISPSコードの規定に従い、国際的な連絡窓口（国際コンタクトポイント）を設けなければならない。連邦海運水路庁のウェブサイトを参照。〈<http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Gefahrenabwehr/PoC.jsp>〉



図2 海上保安センターの概念図



出典：海上保安センターのウェブサイトを基に筆者作成。  
 〈<http://msz.ble.de/msz/>〉

図2に掲げる。

おわりに

以上のように、ドイツにおいては、沿岸警備に関わる連邦及び州の官庁が複数あり、権限が錯綜していることから、大規模な海難事故や海上の保安のためにこれらの官庁が連携協力する体制が整えられてきた。

2009～2013年に政権を担っていたキリスト教民主・社会同盟 (CDU/CSU) と自由民主党 (FDP) の連立政権は、沿岸警備の強化のために、連邦の関係官庁の権限を統合することを連

立協定<sup>(44)</sup>に掲げていた。この問題について連邦の関係官庁間で検討が行われたが、各官庁が自らの権限を手放して一つの官庁に統合することに反対したこと等があり<sup>(45)</sup>、実現しなかった<sup>(46)</sup>。しかし、2009年から連邦警察と税関の職員が海上の監視のために船舶に同乗するなどの動きも見られている<sup>(47)</sup>。

沿岸警備の現在の体制は海上の安全と保安の両方に資するものであるが、ドイツにおける海上の保安に対する政治家や社会の関心は薄いため、海上の保安をもっと強化すべきとの意見もある<sup>(48)</sup>。また、基本法の定めにより保安のための法執行活動は警察に留保されており、連邦軍

(44) Wachstum. Bildung. Zusammenhalt. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, 17. Legislaturperiode. 〈[http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Ministerium/koalitionsvertrag.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Ministerium/koalitionsvertrag.pdf?__blob=publicationFile)〉

(45) 詳細な経緯については、Deutscher Bundestag, *Drucksache* 17/9366 を参照。

(46) 州の警察の権限をも統合するためには基本法の改正が必要となるため、海洋を管轄する連邦官庁を設置して、従来の複数の連邦官庁の権限を統一することがまず目指されている。Hans-Heinrich von Wecheln und Rudolf-Eugen Kelch, *op.cit.* (38), S.8.

(47) Deutscher Bundestag, *op.cit.* (26)

(48) „Kein Land in Sicht?“, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 2. April 2013, S.11. 退役海軍中將のルッツ・フェルト氏らによる寄稿である。

は関与しない。そのため、ドイツ海軍が海上におけるテロ防止等に関与することができる方が

よいのではないかという議論も一部にある<sup>(49)</sup>。

(わたなべ ふくこ)

---

(49) 基本法第 87a 条第 2 項は、軍隊が防衛以外のために出動できるのは、基本法が明文で定めている場合に限る旨を定めている。同条第 4 項では、連邦又は州の存立又は自由で民主的な基本秩序に対する差し迫った危険の防止のためであり、かつ、州と連邦の警察力では不足する場合に、軍隊は警察を支援するため出動することができる旨を定めている。この場合、軍隊は軍事力を行使することができるが、テロ行為による治安上の脅威は自由で民主的な基本秩序に対する危険とはみなされない。Rainer Brinkmann und Dirk Peters, „Herausforderung: Maritime Sicherheit,“ *Sicherheit und Frieden*, 26 (1), 2008, S.25ff. (<http://www.security-and-peace.de/archiv/PDF/2008-1/schwerpunkt.pdf>)

ドイツ連邦共和国と自由ハンザ都市ブレーメン、自由ハンザ都市ハンブルク、メクレンブルク・フォアポンメルン州、ニーダーザクセン州及びシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州との間の海難事故指令部の設置に関する協定

Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos

国立国会図書館 調査及び立法考査局  
海外立法情報課 渡辺 富久子訳

北海及びバルト海における海難事故対策を共同  
及び  
で改善するために、

ドイツ連邦共和国を代表して、  
連邦交通・建設・住宅省  
—以下、[ドイツ連邦共和国を]「連邦」という  
—

並びに

自由ハンザ都市ブレーメンを代表して、  
内務・文化・スポーツ省、

自由ハンザ都市ハンブルクを代表して、  
州政府 (Senat)、

メクレンブルク・フォアポンメルン州を代表し  
て、  
メクレンブルク・フォアポンメルン州首相の代  
理として、  
メクレンブルク・フォアポンメルン州内務大臣、

ニーダーザクセン州を代表して、  
ニーダーザクセン州首相の代理として、  
ニーダーザクセン州内務省、

シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州を代表して、  
[シュレスヴィヒ・ホルシュタイン] 州首相の  
代理として、

[シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州] 内務大臣、  
—以下、[これら州を]「沿岸州」という—

—以下、連邦及び沿岸州を「協定当事者」とい  
う—

は、憲法の定めにより招集される機関の同意を  
前提として、次の協定を締結する。

### 前文

連邦及び沿岸州は、北海及びバルト海におい  
て、法令並びに国際協定及び国内協定に基づき、  
海難事故の予防及び防止対策の義務を負う。連  
邦及び沿岸州は、特に複雑な事故 (komplexe  
Schadenslagen) に際して、連邦及び沿岸州の  
様々な所管官庁の全ての要員 (Einsatzkräfte)  
を統一し及び調整して対応することが不可欠で  
ある旨合意する。

\* この翻訳は、次の連邦交通省公報に掲載された条文を対象とした。Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos (VkB1. 2003, S.31). 訳文中 [ ] 内の語句は、訳者が補った。また、( ) 内のドイツ語は、原語を示すものである。

**第1条 海難事故司令部 (Havariekommando)**

- (1) 協定当事者は、北海及びバルト海における海難事故対策を共同で構築し、実施するために、「海難事故司令部」という名称の共同の施設を設置する。
- (2) 海難事故司令部は、通常、海洋現況分析センター (Maritimes Lagezentrum) を有する統括センターとする。[海難事故対応の] 出動時には、統括センターは、海難事故対策本部 (Havariestab) に移行する。
- (3) 海難事故指令部は、海洋における複雑な事故時の人命救助、汚染物質対策、火災対策、支援及び危険防止を含む海難救助のための措置の計画、準備、演習及び実施のための所管官庁の共同組織とする。
- (4) この協定にいう複雑な事故とは、多数の人命、多額の財物、環境又は船舶の安全かつ円滑な航行を脅かすもの又はこれらの保護法益に既に損害を与えたもので、かつ、その危険な状況の除去のために通常の装備 (Mittel) 及び人員では不足するもの又は複数の所管官庁の統一的な指揮を必要とするものをいう。

**第2条 適用水域**

- (1) この協定は、次の各号に掲げる水域における複雑な事故について適用する。
- 1 ドイツ連邦共和国が国際協定に基づいて排他的経済水域外で海洋の緊急事態予防の義務を果たさなければならない水域
  - 2 ドイツ連邦共和国の排他的経済水域

- 3 連邦水路法第1条第2項第1文<sup>(1)</sup>に規定する海上水路 (Seewasserstraßen)
  - 4 海上航路令の規定によるエルベ川 (ハンブルクの所管区域を除く。)、北海バルト海運河、トラーヴェ川、ヴァルノウ川及びヴェーザー川の各海上航路 (Seeschiffahrtsstraßen)<sup>(2)</sup> 並びにエムス川河口船舶航行令を実施する命令第1条に規定するエムス川
- (2) 地方自治体の所管は、第1項の影響を受けない。
- (3) 第1項第3号及び第4号に規定する適用水域は、自然災害の確認<sup>(3)</sup>による影響を受けない。

**第3条 海難事故指令部の人員構成及び所在地**

海難事故指令部は、1995年4月27日の海洋汚染対応に関する連邦と沿岸州との協定第9条第1項<sup>(4)</sup>の規定により連邦及び州の職員が派遣される特別機関 (Sonderstelle) 並びに海洋現況分析センターにより構成される。協定当事者は、第6条に掲げる事務の遂行のために [必要に応じ]、第1条第4項に掲げる保護法益に関して特別な経験を有する職員を海難事故指令部に増員して配置する。海難事故指令部の所在地は、クックスハーフェンとする。

**第4条 海洋現況分析センター**

海洋現況分析センターは、州の水上警察及び連邦水路船舶航行管理局の同数の職員によ

- (1) 連邦水路法第1条第2項第1文は、海上水路は、領海基線と領海の限界線間の水域である旨を定めている。
- (2) 海上航路令第1条 (海上航路の定義) では、海上航路として、領海基線からその外側3海里の線までの水域、内陸水路 (河川) の特定の区間の両岸間の水域等が挙げられている。
- (3) 州の自然災害法の適用を受ける自然災害 (Katastrophenfall) の確認。連邦住民防護・防災支援庁のウェブサイトを参照。(<[http://www.bbk.bund.de/DE/Servicefunktionen/Glossar/\\_function/glossar.html?lv2=1899384&lv3=1956356](http://www.bbk.bund.de/DE/Servicefunktionen/Glossar/_function/glossar.html?lv2=1899384&lv3=1956356)>) 以下、インターネット情報は2013年11月30日現在である。
- (4) Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (VkB1. 1995, S.382). この協定第9条第1項は、連邦及び沿岸州は、海洋汚染対応のための特別機関を設置しなければならない旨を定めていた。なお、この協定は海難事故指令部を設置する協定と同時に締結された2002年の海洋汚染対応に関する連邦及び沿岸州の協定 (注7を参照。) により改訂され、特別機関も海難事故指令部に吸収されて解散した。

る共同の施設とする。海洋現況分析センターは24時間体制とし、同センターにおいては、複雑な事故の対応に重要となりうる状況に関する全ての情報を収集、加工及び評価し、警報を発し並びに緊急対策を開始する。海洋現況分析センターは、海難事故及び海難事故対策の国内及び国際窓口とする。海洋現況分析センターには、その他の窓口業務を割り当てることができる。

### 第5条 海難事故指令部の長

- (1) 海難事故指令部には、一人の長を置く。海難事故指令部の長は、沿岸州の授権を受け、沿岸州を代理する。
- (2) 海難事故指令部の長は、連邦の職員とする。長がその活動において沿岸州の事務を遂行する場合には、沿岸州の授権により行うものとする。[この場合において、]法律上の所管は、影響を受けない。

### 第6条 海難事故指令部の所掌事務

- (1) 海難事故指令部は、複雑な事故時の公衆への周知を含め、出動の統一的な指揮を保障する。
- (2) 海難事故指令部の通常の事務は、特に次に掲げるものとする。
  - 海洋現況の録画
  - [海難事故の] 予防対策及び防止対策の実施、海難事故指令部及び海難事故対策本部の活動並びに他の官庁との協力の原則の策定並びに所管の諸機関との調整
  - 警報計画及び出動計画の作成
  - 海洋における複雑な事故及び損害又は危険の原因となる事象の評価
  - 職業教育、継続教育及び追加教育の措置並びに演習の計画、実施及び評価
  - 使用する乗り物、機器及び資材の調達計画

への参画

- 国内機関及び国際機関との協力
  - 広報
- (3) 海難事故指令部には、一第2条第1項に規定する水域外においても一その他の事務を授権することができる。

### 第7条 海難事故対策本部の構成

- (1) 海難事故対策本部は、[複数の] 班 (Stabsbereiche)<sup>(5)</sup>で編成される。海洋現況分析センターを有する統括センターの職員をその班員とする[。ただし、]海難事故指令部の長が要求する場合には、協定当事者は、必要な範囲内でこれを増員する。海難事故指令部の長は、必要に応じ、連絡員及び顧問をこれに加える。
- (2) 海難事故対策本部の増員、増強及び業務については、連邦及び沿岸州が調整して策定するマニュアル (Dienstvorschrift) で定める。

### 第8条 情報提供

- (1) 協定当事者は、その官庁及び施設が、海難指令部の長に対して、この協定に基づく事務の遂行にとって有意義を見込まれる全ての情報を遅滞なく伝え、[海難事故指令部の長が]要求する場合には、追加の情報の提供を保障する。
- (2) 協定当事者は、海難指令部の長に対して、複雑な事故の対応のために提供することができる要員及び装備並びにその価値 (Einsatzwert) に関する情報を提供する。この情報は、定期的に更新しなければならない。重要な変更は、遅滞なく報告しなければならない。
- (3) 協定当事者は、出動時における海難事故指令部の長の任務遂行のために、提供可能な要員及び装備を第9条第2項の規定に従って提

(5) 海難事故対策本部は、現況分析、事務局、出動、広報の4班により編成される。

供することを表明する。[この場合において、]  
連邦軍に関する特別な規定は、その適用を妨  
げない。

### 第9条 出動時の指揮

- (1) 複雑な事故が切迫している場合には、海難事故指令部の長は、海難事故対策本部を招集して出動の指揮を執ることができる（指揮権）。海難事故指令部の長は、複雑な事故が生じた場合又はその水域を所管する沿岸州若しくは所管の水路船舶航行地方支部（Wasser- und Schifffahrtsamt）<sup>(6)</sup>が要請する場合には、出動の指揮を執らなければならない。当該要請が複雑な事故に基づくものでない場合には、海難事故指令部の長及び海難事故対策本部の措置は、この協定に基づくものではなく、職務共助として又はその都度所管官庁の授権を受けて行われるものとする。
- (2) 出動時には、海難事故指令部の長は警告を発し、この協定又は他の協定に基づいて提供される要員及び装備の指揮を執る。海難事故指令部の長は、複雑な事故の対応の目標を定め、所管の機関にこれに応じた事務を授権する。ドイツ海難救助協会（Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger）の出動については、別の協定で定める。
- (3) 協定当事者は、海難事故指令部の長に対して、出動時において広範な専門家としての独立性を与えることを表明する。
- (4) 海難事故指令部の長は、対応措置の終了後、出動の指揮が終了したことを表明する。

### 第10条 費用及び計算手続

- (1) 各協定当事者は、既存の若しくは将来の協定又は次項から第11項までの規定に別段の定めがない限り、この協定に基づいて講じた措置（海難事故指令部の業務に必要な人件費及び物件費を含む。）でその所管の範囲内で生じたものについて、費用を負担する。
- (2) 複雑な事故の対応のための海難事故指令部の共同の措置の費用は、連邦及び沿岸州が折半して負担するものとし、この費用には次に掲げるものを含む。
  - a) 当該措置のための外部の顧問の費用
  - b) 演習の費用。ただし、連邦のみ又は沿岸州のみの要員が参加し、その装備が個別に使用される演習を除く。
  - c) 航空機、機器及び施設の損害の除去のための費用
  - d) 引き揚げた有害物質又は廃棄物の最終的な処理のための費用
- (3) 第2項に規定する措置及び沿岸州の共同措置のための人件費、物件費及び他の費用並びに[費用負担の]計算機関のための費用の沿岸州間の配分は、この協定と共に署名された海洋汚染対応に関する連邦及び沿岸州の協定<sup>(7)</sup>第8条第2項<sup>(8)</sup>の規定に基づく。同協定第7条第2項の規定により沿岸州が共同で調達、管理及び維持する航空機、機器及び施設についても同様とする。沿岸州間の決算は、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州が行う。
- (4) 第2項に規定する負担割合については、海上の緊急事態予防のための協定においてこれ

(6) 連邦水路船舶航行管理局には、ボンの水路船舶航行総務局の下に7つの外局（Außenstelle）があり、その下にさらに全部で39の地方支部がある。この組織については、連邦水路船舶航行管理局のウェブサイトを参照。

[http://www.wsv.de/Wir\\_ueber\\_uns/organisation/index.html](http://www.wsv.de/Wir_ueber_uns/organisation/index.html)

(7) Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (VkB1. 2003, S.34).

(8) 同協定第8条第2項の規定によれば、沿岸州の費用は、ブレーメン州5%、ハンブルク州12%、メクレンブルク・フォアポンメルン州17%、ニーダーザクセン州36%、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州30%の割合で各州が負担する。

と異なる規定を定めることができる。

- (5) 連邦は、必要な施設及び備品のある事務室を提供する。海難事故指令部における沿岸州の職員一人当たりに係る物件費は、連邦財務省の指針に準じた年間の一括額で支払われる。
- (6) 協定当事者は、海洋現況分析センターに対して、連絡窓口を無償で提供する。
- (7) 協定当事者は、この協定に基づく措置のための費用計算において、各々の規則により可能な全ての割引を相互に認めるものとする。
- (8) 協定当事者のいずれかが第2項に規定する措置の実施に際してその機関又は職員の保険契約を締結しなければならない場合には、第2項及び第3項に規定する負担割合に準じて、すべての協定当事者が責任を引き受けるが、ただし、損害が故意又は重大な過失による場合を除く。協定当事者の部局がその業務の性質上、社会法典第7編の規定又は公務員法の規定による公務災害補償の実施官庁として災害扶助（Unfallfürsorge）の給付を行う場合についても、同様とする。この場合において求償により得る額は、上記の負担割合により他の協定当事者の貸方に記入する。
- (9) 沿岸州は、第2項に規定する措置について沿岸州を代表して第三者に対して請求権を行使すること、状況に応じて訴訟又は反訴を提起すること、裁判外の紛争解決及び法律上の争訟においてこれに関する最終的な決定を行うこと並びに和解をする権限を連邦に授権する。
- (10) 第2項の規定による収入及び支出についての会計は、連邦が行う。予算及び会計の運営については、連邦予算法及び連邦の行政規則のみを適用する。
- (11) 費用負担の規則及び決算の細目は、協定当事者が承認する指針において定める。

## 第11条 海洋緊急事態予防理事会 (Kuratorium Maritime Notfallvorsorge)

- (1) 海洋緊急事態予防理事会は、各協定当事者の代表各1名で組織し、年に1回以上会議を行う。その際、海難事故指令部の長は活動報告を行う。
- (2) 海洋緊急事態予防理事会においては、この協定に基づく事務の遂行の基本原則（マニュアルを含む。）を審査し、全会一致で議決する。
- (3) 海洋緊急事態予防理事会は、さらに、第4条第4文及び第6条第3項に規定する他の事務の授権について、並びに第9条第1項第3文及び第9条第4項の場合の意見の相違について議決する。
- (4) 海洋緊急事態予防理事会は、事務規程を定める。

## 第12条 施行、解約、公示

- (1) この協定は、期限を定めずに締結する。協定は、最後の署名の日の翌日又は最後に議決された〔沿岸州の〕同意法律の施行の日から施行する。協定当事者は、協定の施行後に海難事故司令部が第6条に規定する事務を開始する日付を共同で定める。
- (2) 海難事故司令部の事務開始と同時に、海洋汚染対応のための連邦の特別機関、海洋汚染対応のための州の特別機関及び〔連邦水路船舶航行管理局の〕中央窓口（Zentraler Meldekopf）の事務を海難事故司令部に移転する。
- (3) この協定の改正は、文書で行うものとし、協定当事者の同意を必要とする。
- (4) 各協定当事者は、5年前までの意思表示により、この契約を解約することができる。解約は、他の当事者に文書により通知しなければならない。解約の意思表示を行う年は、解約期限の算定の際に考慮しない。契約当事者のいずれかが解約する場合には、他の契約当事者は、それぞれ解約通知の到着後6か月以

内に、この協定を同じ日付で解約することができる。協定は、他の協定当事者間においては有効とする。

- (5) この協定の本文並びに第1項第2文及び第3文に規定する日付は、連邦交通・建設・住宅大臣により、連邦官報及び連邦交通省公報（Verkehrsblatt）において公示される。

ベルリン、2002年5月23日  
ドイツ連邦共和国を代表して、  
連邦交通・建設・住宅大臣 クルト・ボーデヴィヒ

ブレーメン、2002年5月31日  
自由ハンザ都市ブレーメンを代表して、  
内務・文化・スポーツ大臣 クーノ・ベーゼ

ハンブルク、2002年6月19日  
自由ハンザ都市ハンブルクを代表して、  
政府代表 ロナルド・シル

シュヴェリーン、2002年6月5日  
メクレンブルク・フォアポンメルン州を代表して、  
メクレンブルク・フォアポンメルン州首相の代理  
として、

内務大臣 ゴットフリート・ティム

ハノーヴァー、2002年6月4日  
ニーダーザクセン州首相の代理として、  
ニーダーザクセン州内務省  
ハイナー・バルトリング

キール、2002年6月19日  
シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州を代表して  
[シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州] 首相の代理  
として、  
内務大臣 クラウス・ブス

(わたなべ ふくこ)



## ドイツ連邦共和国と自由ハンザ都市ブレーメン、自由ハンザ都市ハンブルク、メクレンブルク・フォアポンメルン州、ニーダーザクセン州及びシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州との間の海上保安センターの設置に関する協定

Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums

国立国会図書館 調査及び立法考査局  
海外立法情報課 渡辺 富久子訳

船舶航行、一般的な警察の危険防止、海難事故対策及び緊急事態予防、船舶航行警察の法執行、国境警備、税関法及び漁業法上の事務の遂行並びにこれらに関連する監視の事務における危険防止の改善のための特別な措置について、北海及びバルト海における連携協力を改善するために、

ドイツ連邦共和国を代表して、  
連邦内務省、連邦財務省、連邦交通・建設・住宅省、連邦消費者保護・食糧・農業省及び連邦環境・自然保護・原子炉安全省  
—以下、[ドイツ連邦共和国を]「連邦」という—

並びに

自由ハンザ都市ブレーメンを代表して、  
内務・文化・スポーツ大臣、

自由ハンザ都市ハンブルクを代表して、  
内務省、

メクレンブルク・フォアポンメルン州を代表して、  
メクレンブルク・フォアポンメルン州首相の代理として、  
メクレンブルク・フォアポンメルン州内務大臣、

ニーダーザクセン州を代表して、  
ニーダーザクセン州首相の代理として、  
ニーダーザクセン州内務・スポーツ大臣、

及び

シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州を代表して、  
(シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州) 首相の代理として、  
(シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州) 内務大臣、

—以下、[これら州を]「沿岸州」という—

以下、連邦及び沿岸州を「協定当事者」という—

は、憲法の定めにより招集される機関の同意を前提として、次の協定を締結する。

### 第1条 目的

(1) この協定は、海上の保安に関わる官庁（第7条）の連携協力を改善し、かつ、これらの官庁、海難事故指令部並びに船舶及び港湾施設の保安のための国際コード（ISPSコード）に基づく国際コンタクトポイント（コンタクトポイント）が海上保安センター（Maritimes

\* この翻訳は、次の連邦交通省公報に掲載された条文を対象とした。Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums (VkB1. 2008, S.599). 訳文中[ ]内の語句は、訳者が補った。また、( )内のドイツ語は、原語を示すものである。

- Sicherheitszentrum) を組織することにより、海上における高水準の保安をさらに強化することを目的とする。
- (2) 協定当事者は、既存の法律上の所管を保持したまま、その官庁の連携協力の機会を最大限に利用するという目的を確認する。
- (3) 関係するすべての官庁の情報交換を強化するものとする。包括的な調整、協力及び相互支援により海上におけるプレゼンスを高め、危険防止及び予見できない事件に対する即応態勢（危機管理）を改善するものとする。

## 第2条 海上保安センター

- (1) 協定当事者は、共同の施設として「海上保安センター」を設置し、同センターにおいては、次に掲げる官庁及び機関が連携協力する。
- 1 海難事故指令部
  - 2 次に掲げる連邦の関係官庁による沿岸警備連携機関
    - a) 連邦警察
    - b) 連邦〔農業省〕の漁業取締部門
    - c) 連邦水路船舶航行管理局
    - d) 税関
  - 3 国際コンタクトポイント
  - 4 沿岸州の水上警察連合司令部
 

協定当事者は、海上保安センターにおいて、共同海洋現況分析センター（Gemeinsames Maritimes Lagezentrum）（第9条）を設置する。
- (2) 法的に可能な範囲内でドイツ海軍の協力を予定する。細目については、個別に定める。
- (3) 協定当事者は、水上警察連合司令部の職員が—その警察事務を超えて—海難事故指令部の設置に関する協定第4条にいう海難事故指令部の業務を必要な範囲内で、かつ、要請に応じて遂行することに合意する。

## 第3条 適用水域

- (1) この協定は、次の各号に掲げる水域における関係官庁の連携協力について適用する。
- 1 ドイツ連邦共和国の排他的経済水域
  - 2 連邦水路法第1条第2項第1文に規定する海洋水路
  - 3 海洋航路令の規定によるエルベ川（ハンブルクの所管区域を除く。）、北海バルト海運河、トラヴェ川、ヴァルノウ川及びヴェーザー川の各海洋航路並びにエムス川河口船舶航行令を実施する命令第1条に規定するエムス川
- (2) 海難事故指令部の所管は、〔前項の〕影響を受けない。
- (3) 地方自治体の所管は、第1項の影響を受けない。

## 第4条 海上保安センターの所掌事務

- 海上保安センターは、次の各号に掲げる事務を遂行する。
- 1 海域の統合管理の保障
  - 2 法律の定める範囲内において、その都度の事務に重要な全ての情報の協定当事者間の交換
  - 3 出動の最適な調整並びに協定当事者の人的及び物的資源の効率的な投入の確保
  - 4 海洋状況の共同の録画、制御及び評価

## 第5条 海上保安センターの人員構成及び所在地

- (1) 協定当事者は、適切な事務遂行に必要な人物を海上保安センターに派遣する。
- (2) 海上保安センターの所在地は、クックスハーフェンとする。
- (3) 海上保安センターは、連邦水路船舶航行管理局内に設置される。

## 第6条 海難事故指令部

- 海難事故指令部の設置に関する協定及び海上の緊急事態対策に関するその他の協定は、

[この協定の] 影響を受けない。

## 第7条 海上の保安に関する官庁

- (1) 海上の保安に関する官庁は、連邦警察、税関、連邦の漁業取締部門、連邦水路船舶航行管理局（船舶航行警察の法執行）及び沿岸5州の水上警察とする。
- (2) 連邦水路船舶航行管理局の職員は、海事に関する助言を行い、その他については、船舶航行警察の事務の執行に関する規定を適用する。
- (3) クックスハーフェンの北海沿岸警備センター及びノイシュタットのバルト海沿岸警備センターは、解散する。

## 第8条 海上保安センターの事務

- (1) 連邦水路船舶航行管理局は、海上保安センターの不動産（Liegenschaft）の所有者としてその事務を行う。連邦水路船舶航行管理局は、特に、[協定当事者の] 要求に応じた不動産の利用の確保に努める。連邦水路船舶航行管理局は、建物の設備及び利用に対する協定当事者の要求を調整する。要請は、その都度必要とする者が自らの責任において行う。
- (2) [海上保安センターにおける] 事務上の支援も、連邦水路船舶航行管理局が行う。さらに、連邦水路船舶航行管理局は、不動産に関連する海上保安センターの広報及び同センターで遂行される事務の一般的な紹介を行う。
- (3) 法律で定める事務を遂行する際の各官庁の指示及び決定の権限、事務処理及びその評価並びに機動的な出動措置は、所管の各官庁が行う。各官庁の組織及び装備についても同様とする。これらについての第三者に対する情

報提供は、常にその都度所管官庁がこれを行い、広報業務においては[他の] 協定当事者をその都度適切に考慮する。

## 第9条 共同海洋現況分析センター

- (1) 共同海洋現況分析センターは、通常業務においても、特別な状況においても、その事務の範囲内で必要に応じ、かつ、遅滞なく対応するために、人員並びに事務室及び物的な設備を備えるものとする。
- (2) 共同海洋現況分析センターは、海難事故指令部の海洋現況分析センター、沿岸州の水上警察連合同司令部並びに連邦警察、税関及び連邦農業・食糧庁の指令部並びに連邦水路船舶航行管理局/国際コンタクトポイントにより組織される。
- (3) 共同海洋現況分析センターは、特に次の各号に掲げる事務を遂行する。
  - 1 海域の統合管理の保障
  - 2 海洋の共同の録画
  - 3 全般的な海洋現況の最初の共同の評価  
複雑な状況の分析並びに各官庁の所管において当該官庁が措置を開始する権限及び責任（特に特別態勢）は、[共同海洋現況分析センターの] 影響を受けない。
- (4) 複雑な事故は、海難事故指令部を設置する協定に基づいて処理をする。
- (5) 警察官職務規則 100 (PDV 100)<sup>(1)</sup>にいう通常業務及び特別な状況における出動措置については、その都度水域及び事項を所管する官庁がこれを指揮する義務を負う。協定当事者は、法律の定める範囲内において、その支援を行う。
- (6) 共同海洋現況分析センターにおける通常業務は、連邦及び州の職員各1名が毎年交替し

(1) Polizeidienstvorschriften (PDV) „100 Führung und Einsatz der Polizei.“ 警察官職務規則は、職務上の指示の性格を持ち、拘束力を有する。Martin H.W. Möllers et al.(Hreg.), *Wörterbuch der Polizei*, München : C.H. Beck, 2001, S.1213.

てこれを調整する。海難事故指令部の所掌事務 (Belange) は、これにより影響を受けない。

- (7) 連邦水路船舶航行管理局の職員は、特に船舶交通に関する措置を講じるために水路船舶航行管理の所管の施設との連絡を確保する。

#### 第 10 条 情報の伝達

- (1) 協定当事者は、その官庁及び施設が、海上保安センターにおいてその都度事務の遂行に必要な全ての情報を遅滞なく相互に交換し、特別な状況においては出動指令部に伝達し、要求に応じて更に必要な情報提供をすることを保障する。
- (2) 通常業務において、法執行官は、船舶自動識別システム (AIS) のデータから船舶交通の一覧を受け取る。法執行官は、状況に応じて、要求の上更なる情報を受け取る。

#### 第 11 条 費用及び計算手続

- (1) 連邦は、必要な施設及び備品を含む海上保安センターの事務室を提供する。海上保安センターにおける職員一人当たりの物件費は、連邦財務省の指針に準じた年間の一括額で支払われる。
- (2) 連邦及び州が共同で使用する施設に係る追加費用は、連邦及び州が折半してこれを負担する。沿岸州は、水上警察の共同調整機関 (水上警察連合同司令部) の設置及び運営に関する沿岸州の協定に準じて費用を分担する。州は、[このために] 共同の決算機関を設置する。
- (3) その他について、各協定当事者は、既存の若しくは将来の協定に別段の定めがない限り、この協定に基づいてその所管上講じなければならない措置、特に、専ら当該協定当事者の事務遂行のために生じた役務の person 費及び物件費について費用を負担する。
- (4) 協定当事者は、この協定に基づく措置のための費用計算において、全ての [法令上] 可

能な割引を相互に認めるものとする。

#### 第 12 条 海難事故指令部

協定当事者は、法令上許容される範囲内における他の官庁の法執行官の職務行為を自らの措置とみなすことに合意する。

#### 第 13 条 施行、解約、公示

- (1) この協定は、期限を定めずに締結する。協定は、最後の署名の日の翌日から施行する。協定当事者は、協定の施行後に海上保安センターが第 4 条に規定する事務を開始する日付を共同で定める。
- (2) この協定の改正は、文書で行うものとし、協定当事者の同意を必要とする。
- (3) 各協定当事者は、5 年前までの意思表示により、この契約を解約することができる。解約は、他の当事者に通知しなければならない。解約の意思表示を行う年は、解約期限の算定の際に考慮しない。契約当事者のいずれかが解約する場合には、他の契約当事者は、それぞれ解約通知の到着後 6 か月以内に、この協定を同じ日付で解約することができる。協定は、他の協定当事者間においては有効とする。
- (4) この協定の本文並びに第 1 項第 2 文及び第 3 文に規定する日付は、連邦交通・建設・住宅大臣により、連邦官報及び連邦交通省公報 (Verkehrsblatt) において公示される。

#### 第 14 条 評価

協定当事者は、まず、[海上保安センターの] 業務開始の 1 年後に、効率性の観点から組織及び業務の見直し並びに必要な改善策の提示を行うことに合意する。

クックスハーフェン、2005 年 9 月 6 日

ドイツ連邦共和国を代表して、

特集：海の安全と法

連邦内務大臣 シリー  
連邦交通・建設・住宅大臣 ナーゲル

ベルリン、2005年9月22日

連邦財務大臣 ハンス・アイヒェル

ベルリン、2005年9月22日

連邦消費者保護・食糧・農業大臣 レナーテ・  
キュナスト

ベルリン、2005年9月22日

連邦環境・自然保護・原子炉安全大臣 ユルゲ  
ン・トリッティン

クックスハーフェン、2005年9月6日

自由ハンザ都市ブレーメンを代表して、  
ハンザ都市ブレーメン内務・スポーツ大臣 W・  
レムケ

自由ハンザ都市ハンブルクを代表して、  
内務省を代表して、  
内務大臣 ウド・ナーゲル

メクレンブルク・フォアポンメルン州を代表し  
て、

メクレンブルク・フォアポンメルン州首相の代  
理として、

内務大臣 G・ティム

ニーダーザクセン州を代表して、

ニーダーザクセン州首相の代理として、

内務・スポーツ大臣 ウヴェ・シューネマン

シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州を代表して  
(シュレスヴィヒ・ホルシュタイン) 州首相の  
代理として、

内務大臣 シュテグナー

(わたなべ ふくこ)