



TOKIO MARINE
NICHIDO

東京海上日動火災保険株式会社

MILLEA GROUP

東京海上日動 マリンニュース

NO. 165

2006年1月16日

海上業務部 コマーシャル損害部

欧州連合(EU)の海上安全パッケージⅢ (Erika III Package) について

要旨

昨年(2005年)11月23日に、EUの欧州委員会は海上安全パッケージⅢの内容を公表しました。海上安全パッケージⅢとは、海上安全に関するEUの法令を補完し、既存の規則を改良するもので、7つの提案から成っています。

海上安全パッケージⅢを公表した背景には、近年欧州で発生した ERIKA 号と PRESTIGE 号による大規模な海上汚染事故を受け、EUとして海上安全のレベルを向上し、船舶による海上汚染事故の発生を防ぐとともに、補償制度を整備したいとの意向があると考えられます。

(注1) ERIKA 号事件

1999年12月にフランス沖で発生した折損・重油流出事故。約20,000トンの重油が流出し、被害者からの総請求額は約5億ユーロ(約700億円)と見込まれています。

(注2) PRESTIGE 号事件

2002年11月にスペイン沖で発生した折損・重油流出事故。約63,000トンの重油が流出し、被害者からの総請求額は約10億ユーロ(約1,400億円)になると予想されています。

1. 海上安全パッケージⅢの提案内容

下記の7項目に関する提案(指令または規則)で構成されています。今後、各提案の内容につき欧州議会、閣僚理事会等で詳細に検討される予定です。

- ① 旗国の基準に関する指令
- ② 船級協会に関する指令の修正
- ③ ポートステートコントロール(PSC)に関する指令の修正
- ④ 交通情報の管理に関する指令の修正
- ⑤ 海難事故の調査に関する指令
- ⑥ 旅客に対する賠償責任と補償に関する規則
- ⑦ 船主の民事責任と金銭的保証に関する指令

(注1) 「指令(Directive)」

EUの法規の一種で、結果のみEU加盟国を拘束するもので、その結果に到達するための形式・方法は各国に委ねられています。従って、「指令」は各国で国内法化されることにより初めて効力を持ちます。

(注2) 「規則(Regulation)」

EU加盟国全てに直接適用されます。「規則」は各国に直接適用されるため、各国で国内法化されなくても効力を持ちます。



2. 海上安全パッケージⅢと海上保険

上記の7つの提案のうち、海上保険に影響を及ぼすことが予想される「⑥旅客に対する賠償責任と補償に関する規則」と「⑦船主の民事責任と金銭的保証に関する指令」の内容につき説明します。

(1) 旅客に対する賠償責任と補償に関する規則

旅客賠償に関する 2002 年アテネ議定書を EU 法令化し、その適用範囲を国内航海および内水航行（運河・河川）についても拡大するものです。

2002 年アテネ議定書の特徴は、運送人の責任限度額の引き上げ、強制保険の導入と保険者（主に PI クラブ）への直接請求の認容および、厳格責任の導入など責任原則の修正の3点が挙げられます。

2002 年アテネ議定書の詳細につきましては、マリンニュース第 153 号（2003 年 3 月 20 日付）をご参照下さい。

(2) 船主の民事責任と金銭的保証に関する指令

全ての EU 加盟国に対し、96LLMC（1976 年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する 1996 年議定書）の批准および同条約の国内法化を強制するものです。

また、96LLMC の非加盟国を旗国としている船舶は、EU 加盟国の管轄海域に入域するときには、特別なルールが適用されることとしています。具体的には、これらの船舶の所有者は、故意または重過失に起因する損害については、責任制限する権利を失うと規定しています。

更に、本指令においては、EU 加盟国の海域に入域する船舶に対し、LLMC の対象となる民事責任等について、船主が金銭的保証を提供することを強制化するシステムを提案しています。保証の限度額は 96LLMC の 2 倍の金額としています。

96LLMC の詳細につきましては、マリンニュース第 155 号（2004 年 2 月 25 日付）をご参照下さい。

3. 今後の予定

EU としては、今回発表した海上安全パッケージⅢを 2007 年に施行することを目標としています。各提案内容について欧州議会、閣僚理事会等で詳細に議論を行う予定で、その過程において内容が変更される可能性がありますので、今後とも本件の動向に注意する必要があります。

以上