



東京海上日動 マリンニュース

EU (欧州連合)の新たな海上安全対策

"Erika 第 パッケージ" の採択

要旨

EU (欧州連合)は、新たな海上安全の総合的な対策を導入するべく、2004年から諸々、審議してきましたが、今般、ようやく結論が出され、本年3月に欧州議会で"第3次海上安全パッケージ"(通称、"Erika 第 パッケージ"と呼ばれています)が採択されました。これは7つの安全対策から成るものですが、その中にはわが国海運界にも今後影響を与えるものが含まれています。

新パッケージの作成に至る経緯とその概要についてご紹介します。

1. 経緯

(1)タンカー、Erika号がフランスの沖で、船体の折損事故により積荷の重油を大量に流出させて、大きな損害をもたらしたのは、1999年の12月のことでした。この事故を契機として海上の安全に向けて、欧州の世論が高まり、EUは総合的な安全対策として"Erika 第 パッケージ"(通称)を2000年3月に公表しました。これはサブ・スタンダード船を撲滅するために新たに導入する諸対策をまとめたものでした。具体的には、**ポートステート・コントロールの強化、船級協会への監視の強化、シングル・ハル構造のタンカーを排除する期限の前倒しの3つ**から成るもので、これらは順次実施されました。

(2)さらにEUは2000年12月に"Erika 第 パッケージ"(通称)を公表しました。具体的には、**船舶交通の監視及び情報システムの構築**(この中には、海難に遭遇した船舶が沿岸国に避難の許可を求めた場合の沿岸国の対応方法について〔これは一般に「避難地の問題」と呼ばれています〕、各国に対応計画の作成を義務づける、というものも含まれています)、**油濁事故被害者のための欧州補償基金の創設、欧州海上保安庁の創設**の3つから成るものでした。

(3)これらの諸対策が実施されましたが、その後、2002年にさらに大事故が発生しました。これは、タンカー、Prestige号がスペイン沖で折損し、積荷の重油を大量に流出させて、大きな損害をもたらしたというものです。この事故を契機として、EUはさらに追加対策として、**シングル・ハル構造のタンカーを排除する期限の前倒し(および、この種のタンカーによる重質油の輸送の禁止)、油濁事故への刑事罰の導入**の2つを実施しました。

2. "Erika 第 パッケージ" について

欧州議会は、2004年に「海上安全に関する決議」を採択して、Prestige号事故の再発を防ぐために、さらに安全対策を講じることをEU委員会に求めました。EU委員会はこれに応じて、7つの安全対策の草案を2005年に公表しました。これらの各対策について、約4年間に亘って、欧州議会、閣僚理事会、EU委員会の3者の間で議論、調整がなされた結果、今般、ようやく合意が成立し、本年3月に成案が欧州議会で採択され、指令(規則)として法制化されました。この内容をごく簡単にまとめると次のようになります。

海事クレームに関する船主の賠償責任保険の強制化

EU 各国の船籍の船舶および EU に入港する船舶は、(1976 年船主責任制限条約を改正する)1996 年議定書で責任制限の対象となるクレームに関して、同条約の限度額までをカバーする賠償責任保険 (P&I 保険) に加入することを義務づけられることになりました。上記の船舶は保険者が発行する付保証明書を船上に備えることが必要になります。本法は 2012 年 1 月 1 日から施行される予定です。EU 加盟国で現在、1996 年議定書を批准していない国はこの時までには批准する方向となりました。

(注) わが国では、タンカー以外の一般船舶に関しては、燃料油による油濁損害、座礁船の撤去に関する賠償責任についての強制保険制度が 2005 年から施行されています。

交通の監視

EU 内での船舶交通の情報交換システムを整備するとともに、「避難地の問題」については、各国は避難地を求める船舶の収容に関する詳細な規則を制定することになりました。その要旨は次の通りです。

- ・ 状況を評価して、船舶の避難地への収容の可否について独立した決定を行う当局を指定すること。
- ・ 自国の沿岸地域についての詳細な情報を収集すること。
- ・ 関係者に対して、責任を持つ当局および避難地の場所を各々、明示すること。
- ・ 避難地を求める船舶の収容に関する評価基準を設けること。

(注) Prestige 号事件 (前述) では、船主はスペイン当局に避難地に向かう許可を求めましたが、これを拒否され、沖合に向けて本船を曳航中に船体が折損し、大損害となりました。本件で「避難地の問題」があらためて浮き彫りになりました。

海難事故の調査

IMO (国際海事機関) が決議した、海上事故調査のためのコード (1997 年) に沿った内容で EU 各国の国内法を制定して、各国に海難事故の原因を調査することを義務付けることにしました。

ポートステート・コントロール(PSC)

入港する船舶の検査について、現行システム (各国で、入港船舶の 25%以上を検査する) を変更して EU の目標を設ける (全船を検査し、危険度の高い船舶は高い頻度で検査を行うこととする) ことになりました。

船級協会

船級協会に対して品質管理手法の導入を義務づけて、EU 委員会は監査を行い、罰則も強化します。

船客に対する賠償責任 (アテネ条約)

船客賠償に関するアテネ条約 (2002 年議定書) を EU 内に一律して適用する、というものです。

船舶の旗国

各国に、自国が旗国である船舶に対して国際的な安全品質を保つことを義務づけます。

(注) 上記の諸対策の内、 は「規則」(加盟国全てに直接、適用される)として、その他は全て「指令」(これに従って各国で国内法化されることにより初めて効力を持つ)として制定されました。

以上