

【研究ノート】

欧州海上保安庁に関する研究  
A Study on European Maritime Safety Agency

山地 哲也  
Tetsuya YAMAJI

1 はじめに

1999年12月12日、フランスブリュターニュ沖合でタンカーERIKA号事故が発生した。折損、沈没した船体から大量の積載油が流出し、同海域及び沿岸域に甚大な汚染被害をもたらした。この事故を契機として、海上安全及び海洋環境保護に係る国際的基準の策定場である国際海事機関(IMO: International Maritime Organization)において条約改正等に向けた審議を開始した。同時にその被害を被ったフランスが加盟する欧州連合(EU: European Union)においても直ちに欧州水域に海上安全及び海洋環境保護政策を展開するため、欧州委員会は2度にわたるパッケージ提案を行い、6つの分野について現行指令(Directive)の改正、新規指令及び規則(Regulation)の策定に向けた活動を始めた。このパッケージは、その提案の契機となったタンカー船名により形容し、ERIKA第Ⅰパッケージ提案、同第Ⅱパッケージ提案と呼ばれている。このうち、ERIKA第Ⅱパッケージ提案には、「欧州海上保安庁」(EMSA: European Maritime Safety Agency)の設立を目的とする提案も行われた。本提案については、共同決定手続き(Co-decision procedure)に基づく審議が行われ、2002年6月27日に規則が採択(同年8月5日の欧州共同体官報(Official Journal of European Community)に掲載)され、欧州海上保安庁の活動を開始した。本稿においては、この欧州海上保安庁の目的、設立規則、任務等について、調査・研究を試みることにしたい。

本稿は次の流れで構成する。まず、第2章において EMSA 設立の契

機となったタンカーERIKA号事故、及び、本事故を踏まえ提案されたERIKAパッケージ提案の概要について述べる。次に第3章においてEMSA設立規則についてその採択及び改正の変遷、並びに、規則中の理由及びその条文上規定するEMSAの任務について整理する。この後、第4章において、EMSAが実施している主要な業務を紹介する。これらを踏まえ、第5章で筆者の所見を述べることとする。

## 2 ERIKAパッケージ提案

### (1) タンカーERIKA号事故

タンカーERIKA号(37,282DWT、事故当時船齢25年、マルタ船籍)は、1999年12月8日フランスのダンケルク港にて重油約31,000トンを積載してイタリアのリボルノ港に向け出港した。2日後の12月10日、14:00頃、英仏海峡を抜けてビスケー湾にさしかかったが、この頃から海象状況が悪化し常に甲板に青波が打ち上げる様になった。翌日11日、14:18には荒天を避けるため、180度反転したが、この時甲板上に亀裂が発見された。その後、避難のため、フランスのサンナザール港に向けるが、その頃には風力8~9、波高は6~7mとなっていた。そして12月12日06:04、遂に、ブリュターニュ沖で船体は2つに折損した。乗組員は本船上に残った船長以下5名と救命ボートで先に脱出した21名全員がヘリコプターにより救出された。2つに折損した船体のうち、前部は12日深夜から13日未明にかけて沈没、また、外洋タグボートにより曳航中であった船体後部は13日の17:15に沈没した。この事故で約14,000トンの重油が流出したと推定される。この重油は観光地として、また、カキやムール貝の養殖、そして海鳥の越冬地としても有名なブリュターニュの400kmに及ぶ海岸に大規模な汚染をもたらした。

### (2) ERIKAパッケージ提案

ERIKA号事故を受け、欧州連合においては、欧州委員会の運輸・エネルギー総局(DG-TREN : Directorates General Energy and Transport)が、翌年(2000年)早々の1月6日、ERIKA号事故パッケージ第I提案として、ポートステートコントロール(以下、PSCという)の

強化、船級協会の強化、シングルハルタンカー早期フェーズアウトを内容とする安全対策の提案を表明した。その後、2000年12月6日、欧州海上保安庁の設立、欧州における船舶通航監視及び情報システム確立、欧州水域における油汚染に対する第3層補償制度設定を内容とする ERIKA号事故パッケージ第Ⅱ提案を発表した。

それぞれのパッケージ提案については、次のとおり採択されている。

① ERIKA 号事故パッケージ第Ⅰ提案(2000年1月6日発表)

- 1) PSC の強化：共同体の港を利用し、EU 加盟国の管轄下にある水域を航行する船舶に関連し、船舶の安全、汚染防止、並びに、船上生活及び労働条件に係る国際基準の励行(PSC)に関する指令(Directive 95/21/EC)を改正(2001年12月6日採択、Directive 2001/106/EC)
- 2) 船級協会の強化：船級協会に関する指令(Directive 1994/57/EC)を改正(2001年12月19日採択、Directive 2001/105/EC)
- 3) シングルハルタンカー早期フェーズアウト：シングルハルタンカー早期フェーズアウトに関する新規則採択(2002年2月18日採択、Regulation (EC) No 2002/417)

② ERIKA 号事故パッケージ第Ⅱ提案(2000年12月6日発表)

- 1) 欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)の設立：欧州海上保安庁設立規則採択(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)
- 2) 欧州における船舶通航監視及び情報システム確立：船舶通航監視及び情報システムに関する指令採択(2002年6月27日採択、Directive 2002/59/EC)
- 3) 欧州水域における油汚染に対する第3層補償制度設定：1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の2003年の議定書採択(2003年5月16日)<sup>1)</sup>

### 3 EMSA 設立関係規則

(1) 規則制定経緯

① 変遷

EMSA は、上記 2(2)②1)のとおり、欧州海上保安庁設立規則に基づき設立されている。当初の設立規則、また、以降、数度にわたり採択された改正規則は次のとおりである。

- 1) EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)<sup>2)</sup>
- 2) EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2003年7月22日採択、Regulation (EC) No 1644/2003)<sup>3)</sup>
- 3) EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)<sup>4)</sup>
- 4) 船舶に起因する汚染に係るEMSAの活動のための多年基金及びEMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2006年12月18 日採択、Regulation (EC) No 1891/2006)<sup>5)6)</sup>

② 任務の追加

上記①のEMSAに関連する規則のうち、1)EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)は1999年12月のERIKA号事故を踏まえたパッケージ提案により策定されたものであり、これは当初の任務等を規定する。これに対し、3)EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)はEMSAについて、次の任務を追加している。

1) 海洋汚染対応に関する任務

2002年11月にスペインガルシア沖で発生したタンカーPRESTIGE号事故を踏まえ、従来のEMSAの任務としての海洋汚染の防止に対し、汚染対応に関する任務が追加されたものである。

2) 海上セキュリティ対策

2001年9月11日に発生した米国同時多発テロを受け、IMOにおいて2002年12月に採択した海上セキュリティ対策(SOLAS条約附属書の一部改正)を踏まえ、EUにおける海上セキュリティ対策の一部についてもEMSAの任務として追加されたものである。

## (2) 規則制定理由

上記(1)②で記載したように、EMSAの任務については、EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)及びEMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)で規定されている。ここでは、EMSAの任務に焦点を当て<sup>7)</sup>、両規則において定める任務についてそれぞれの制定理由(recital)及び条文について記載する。

① EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)の制定理由

- 1) 海上輸送分野における安全及び汚染防止を促進するため、これまでに、共同体において多くの法令が採択された。効率性を確保するために、このような法令については、共同体全体において適切かつ統一した方法で適用が図られなければならない。これにより、同等水準の活動の場を確保し、基準を順守しない船舶により享受される経済的利益から生ずる競争の歪みを軽減し、真摯な従事者に報いることが可能となるであろう。
- 2) 共同体又は国家レベルで実施される一定の現行業務については、特別の専門機関によって実施することが可能であろう。実際、海上安全及び船舶に起因する汚染防止に関連する共同体法令を適切に適用し、その実施状況を監視し、実施方策の効率的に機能することを評価するためには、技術的及び科学的支援、並びに、高度かつ安定した専門性が求められている。このために、現行の共同体の組織的構成及び権力バランスの範囲内において、EMSAを設立することが必要である。
- 3) 一般的に言えば、EMSAは、共同体に対し、海上安全及び船舶に起因する汚染防止の法令全般についてその向上を図り、効率的に実行するために必要な方策を提供する技術的な機関であるべきである。EMSAは、海上安全及び船舶に起因する汚染防止の分野において共同体法令を最新のものとし、発展させるための継続的な過程において欧州委員会を支援すべきである。EMSAは、海上安全及び船

舶に起因する汚染防止に関する現行及び将来の共同体法令に基づき、欧州委員会に割り当てられた任務の遂行に際し、共同体全体においてこれら法令の集中的かつ効率的な実行を図ることを目的として、欧州委員会に対し必要な支援を提供すべきである。

4) EMSAの設立目的を達成するためには、EMSAはEU加盟国の水域において海上安全及び船舶に起因する汚染防止を向上図るために、多くの重要な任務を遂行することが適当である。このためには、EMSAは、PSC及び旗国に関連する事項について適切な研修を実施するとともに、共同体法令の実行に関連する技術的支援を行うために、EU加盟国と共同して活動を行うべきである。EMSAは、船舶通航監視及び情報システムに関する指令(2002年6月27日採択、Directive 2002/59/EC)で規定するように、EU加盟国と欧州委員会の協力、特に、同指令の目的を達成するために必要とされる情報システムの開発及び運用、また、重大海難事故に関連する調査活動を行うことにより、その協力を促進すべきである。EMSAは、海上安全及び船舶に起因する汚染防止の分野において、機能的な方策を促進し、これらの効率性を評価するために、欧州委員会及びEU加盟国が必要な措置をとることを可能とするよう、欧州委員会及びEU加盟国に対し、海上安全及び船舶に起因する汚染防止に関する客観的な信頼性のある情報及びデータを提供すべきである。EMSAは、EUの加盟を申請する国の利用に資するよう、共同体の海上安全に関するノウハウを整理すべきである。EMSAは、これらの国の参加及び共同体との間で協定を締結した第三国について公開性を確保すべきである。これによりこれらの国々は、海上安全及び船舶に起因する汚染防止に関する共同体法令の採用及び実行を図ることができる。

5) EMSAは、EU加盟国間の一層の協力関係の構築を支援すると共に、共同体における最善実行(best practice)の策定及び普及を行うべきである。これにより、海難事故、海洋汚染及び海上における人命の損失に係るリスクを軽減すると共に、共同体における海上安全

システム全般の向上に貢献すべきである。

- 6) EMSAに付与された任務を適切に遂行するために、EMSA職員は共同体の海上安全及び船舶に起因する汚染防止システムの全般的機能を監視することを目的として、EU加盟国に対する訪問調査を実施することが適当である。この調査は、EMSA運営委員会によって策定される方針に従い実施し、EU加盟国の当局により促進されるべきである。

② EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)の制定理由

- 1) EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)により、海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る効果的なレベルを確保するために、高度及び単一の組織として、EMSAが設立された。
- 2) 2002年12月12日、IMOの外交会議においてSOLAS条約が改正され、ISPSコード(International Ship and Port Facility Security Code)を採択し、海上セキュリティに関する措置を規定した。これを踏まえ、海上セキュリティの分野においてEMSAの役割を特定することが適当である。
- 3) 旅客、乗組員及び港湾職員と同様に、国際的な不法行為の脅威に対し、共同体の海上輸送及び共同体の港湾の安全を確保するために、適切なセキュリティ対策をとることが重要である。
- 4) 船舶及び港湾施設のセキュリティ向上に関する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 725/2004)<sup>8)</sup>は、欧州委員会に対し、EMSAが有益な技術的支援を提供することが可能な職務遂行分野において、EU加盟国によるこれらセキュリティ対策の実施に対する一定の検査任務を付与した。これらの任務は、一定のセキュリティ関連活動を行うことを認められた認証セキュリティ機関、船舶及び関係会社の検査を対象とするものでなければならない。
- 5) 最近の共同体水域における事故、特にタンカーERIKA号及びPRESTIGE号のような事故は、汚染防止の分野のみならず、汚染対

応の分野においても共同体の追加的な行動の必要性を提示した。

- 6) 偶発的又は意図的な海洋汚染に対する共同体協力枠組みに関する決定(2000年12月20日採択、Decision No 2850/2000/EC)<sup>9)</sup>は、2000年1月1日から2006年12月31日までの偶発的又は意図的な海洋汚染の分野における協力のための共同体枠組みを設定した。
  - 7) 市民保護支援における協力強化促進のための共同体メカニズムに関する決定(2001年10月23日採択、Decision 2001/792/EC、Euratom)<sup>10)</sup>は、偶発的な海洋汚染を含む、市民保護支援(civil protection assistance intervention)における協力強化を促進するための共同体メカニズムを策定した。このメカニズムは、すべての市民保護支援の際に設置される欧州委員会の監視・情報センターに関連する。
  - 8) EMSAには、要請に応じ、EU加盟国の汚染対応メカニズムを支援するために適当な手段が提供されるべきである。この分野におけるEMSAの活動により、沿岸国の有する適切な汚染対応メカニズムを機能させるための責任は解除されるべきものではなく、EU加盟国、又は、この分野におけるEU加盟国のグループ間にある既存の協力協定を尊重すべきである。汚染事故発生の際には、EMSAは、清掃活動(cleaning up operations)が行われることとなる影響を受けるEU加盟国の承認に基づき、EU加盟国を支援すべきである。EMSAは、市民保護支援の分野における共同体メカニズムに参画すべきである。
  - 9) 船員訓練の最低基準に関する指令(Directive 2001/25/EC)を改正する指令(2003年11月17日採択、Directive 2003/103/EC)<sup>11)</sup>は、第三国が発給する船員の資格証明の確認(recognition)について、新たな手続きを導入する。EMSAは、1978年のSTCW条約の要件に第三国が合致することの評価において、欧州委員会を支援すべきである。
- (3) 任務に関する主要規定

上記(1)で記載したEMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)及びEMSA設立規則(Regulation (EC) No



2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)により追加、修正されたEMSAの任務に関する主要規定を次表に掲げる。記載に当たっては、当初の設立規則とこれ以降の改正規則により追加された任務に関する条文を比較対比する形式で記す。このため、表右欄については、上記(1)①に記載する規則の統合版(Consolidated version)としている。

#### 4 具体的任務

上記3ではEMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)及びEMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)により追加、修正されたEMSAの任務に係る規定及びその制定理由を中心に記載した。これを踏まえ、実際にEMSAが実施している主要な業務について、以下、記述することとする。

##### (1) CleanSeaNet<sup>12)</sup>

EMSAは、CleanSeaNetに関する業務を実施している。これは、衛星を利用した欧州水域における海上における油流出の探知及び監視システムである。このシステムは、EU加盟国に対し油流出警報を含む詳細な情報(衛星画像及び油膜の位置)を迅速に提供する。このCleanSeaNetに関する業務は2005年9月に発効した船舶に起因する汚染及び違反に対する罰則の導入に関する指令(2005年9月7日採択、Directive 2005/35/EC)<sup>13)14)</sup>に基づくものであり、海上の油流出監視について、EU加盟国の活動を支援することをEMSAの任務としている。

本指令はその第10条第2項でEMSAにおいて次の業務を実施することを規定する。

##### 第10条(関連する措置)

1. (略)
2. EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)において定義する任務に従い、EMSAは次の業務を行う。

表：EMSAの任務に関する主要規定(EMSA設立規則及び同規則を改正する規則から作成)

EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)	以下の規則の統合版(Consolidated version)として記載 ① EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406) ② EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2003年7月22日採択、Regulation (EC) No 1644/2003) ③ EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004) ④ 船舶に起因する汚染に係るEMSAの活動のための複数年基金及びEMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2006年12月18日採択、Regulation (EC) No 1891/2006)
規則条文(抜粋)	
Article 1	Article 1 EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)により改正
Objectives(目的)	Objectives(目的)
1. 本規則は、共同体内の海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る高度かつ統一した、効果的なため、EMSAを設置するものである。	1. 本規則は、共同体内の海上安全、及び、第2条(b)(iv)に規定する任務の範囲内の海上セキュリティ、並びに、並びに、船舶に起因する汚染防止、及び、汚染対応に係る高度かつ統一した、効果的なため、EMSAを設置するものである。
2. EMSAは、海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る分野について、EU加盟国及び欧州委員会が適切に共同法令を適用し、その実施状況を監視し、実施方策の効果を評価するたために、EU加盟国及び欧州委員会に、技術的、科学的支援及び高度な専門的レベルを提供しなければならない。	2. EMSAは、海上安全、第2条(b)(iv)に規定する任務の範囲内の海上セキュリティ、及び、船舶に起因する汚染防止に係る分野について、EU加盟国及び欧州委員会が適切に共同法令を適用し、その実施状況を監視し、実施方策の効果を評価するたために、EU加盟国及び欧州委員会に、技術的、科学的支援及び高度な専門的レベルを提供しなければならない。
	3. EMSAは、適正な汚染対応メカニズムを機能させるための沿岸国の責任を損なうことなく、また、船舶による偶発的

<p>又は意図的な汚染の分野におけるEU加盟国間の既存の協力を尊重し、EU加盟国及び欧州委員会に対し、船舶による船舶による偶発的又は意図的な汚染の分野において技術的及び科学的支援を提供し、コストエフェクティブな方法による追加的手段の要請があり次第、加盟国の汚染対応メカニズムを支援しなければならない。</p> <p>EMSAは、偶発的又は意図的な海洋汚染に対する共同体協力枠組みに関する決定(2000年12月20日採択、Decision No 2850/2000/EC)により設定される偶発的又は意図的な海洋汚染に対する共同体協力枠組み、及び、市民保護支援における協力強化促進のための共同体メカニズムに関する決定(2001年10月23日採択、Decision 2001/792/EC、Euratom)により策定される市民保護支援の分野における共同体メカニズムについて、支援を実施しなければならない。</p>	<p>又は意図的な汚染の分野におけるEU加盟国間の既存の協力を尊重し、EU加盟国及び欧州委員会に対し、船舶による船舶による偶発的又は意図的な汚染の分野において技術的及び科学的支援を提供し、コストエフェクティブな方法による追加的手段の要請があり次第、加盟国の汚染対応メカニズムを支援しなければならない。</p> <p>EMSAは、偶発的又は意図的な海洋汚染に対する共同体協力枠組みに関する決定(2000年12月20日採択、Decision No 2850/2000/EC)により設定される偶発的又は意図的な海洋汚染に対する共同体協力枠組み、及び、市民保護支援における協力強化促進のための共同体メカニズムに関する決定(2001年10月23日採択、Decision 2001/792/EC、Euratom)により策定される市民保護支援の分野における共同体メカニズムについて、支援を実施しなければならない。</p>
<p>Article 2</p> <p>EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)により改正</p>	<p>Article 2</p> <p>EMSA設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)により改正</p>
<p>Tasks(任務)</p>	<p>Tasks(任務)</p>
<p>【同左】</p>	<p>【同左】</p>
<p>(a) 海上安全、海上セキュリティ、並びに、船舶に起因する汚染防止及び汚染対応に係る分野において、共同体法の展開に従い、欧州委員会を支援しなければならない。本業務には、海上安全、海上セキュリティ、並びに、船舶に起因する汚染防止及び汚染対応に係る分野の研究分析を含むものとする。</p>	<p>(a) 海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る分野において、共同体法の展開に従い、欧州委員会を支援しなければならない。本業務には、海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る分野の研究分析を含むものとする。</p>
<p>(b) 海上安全、海上セキュリティ、並びに、船舶に起因する汚染防止及び汚染対応に係る分野において、共同体法の展開に従い、欧州委員会を支援しなければならない。本業務には、海上安全、海上セキュリティ、並びに、船舶に起因する汚染防止及び汚染対応に係る分野の研究分析を含むものとする。</p>	<p>(b) 海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る分野において、共同体法の展開に従い、欧州委員会を支援しなければならない。本業務には、海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る分野の研究分析を含むものとする。</p>

[illegible]



<p>の励行(PSC)に関する指令(1995年6月19日採択、Directive 95/21/EC)に基づき、共同体の港への船舶に関する情報の公表について、欧州委員会を支援しなければならぬ。EMSAはまた、船舶の特定及び追跡を改善するための活動について、欧州委員会及びEU加盟国を支援する。</p>	<p>労働条件に係る国際基準の励行(PSC)に関する指令(1995年6月19日採択、Directive 95/21/EC)に基づき、共同体の港への船舶に関する情報の公表について、欧州委員会を支援しなければならぬ。EMSAはまた、船舶の特定及び追跡を改善するための活動について、欧州委員会及びEU加盟国を支援する。</p>
<p>(g) 加盟を申請する国との調整過程において、EMSAは、海上安全及び船舶に起因する汚染防止の分野の共同体法を実施するに際して、技術的支援を実施すること及び、既存の地域協力計画との調整がなされるべき場合においては、適切な研修訓練の実施を含むものではない。</p>	<p>(g) 加盟を申請する国との調整過程において、EMSAは、海上安全、海体法令の実施に及び、船舶に起因する汚染防止の分野の共同体法の実施に及び、技術的支援を実施すること及び、既存の地域協力計画との調整がなされるべき場合においては、適切な研修訓練の実施を含むものではない。</p>
Article 3	Article 3
Visits to Member States(EU加盟国に対する視察調査)	Visits to Member States(EU加盟国に対する視察調査)
<p>1 EMSAに付与された任務を遂行するため、EMSAは、運営委員会により策定された方針に従ってEU加盟国に対する視察を実施すること及び、EU加盟国当局は、EMSA職員との業務を促進しなければならない。</p>	<p>【同左】</p>
<p>2. EMSAは、関係EU加盟国に対し、視察計画、視察職員の氏名及び視察実施予定期日を通知しなければならない。視察を実施するEMSA職員は、本視察調査活動の目的を明示するEMSA長官の決定文書を明示しなければならない。</p>	<p>【同左】</p>
<p>3. 各視察調査の後、EMSAは、報告書を作成し、欧州委員会及び関係EU加盟国に送付しなければならない。</p>	<p>【同左】</p>

- (a) 本指令遂行のために、衛星監視による排出を特定する行動に関連し、技術的解決策を開発し、及び、技術的支援を提供することについてEU加盟国と協力すること。
- (b) 本指令の遂行について欧州委員会を支援すること。適当な場合には、EMSA設立規則(2002年6月27日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)第3条に従い、EU加盟国に対する視察調査を実施すること。

(2) SafeSeaNet<sup>15)</sup>

- ① SafeSeaNet は、海上安全、港湾及び海上セキュリティ、海洋環境保護、海上交通及び海上輸送を促進するために導入された船舶通航監視及び情報に関するシステムである。これは、海事に関するデータを交換し、欧州全体における海事当局とのリンクを図るための集中化システムである。EU 加盟国、ノルウェー及びアイスランドは、船舶、船舶動静、危険貨物に関する情報を送受信することが可能となる。主たる情報源は、位置情報に基づく AIS 情報、参加国の指定当局から発信される通知メッセージである。これにより、高リスク船舶の迅速な特定、早期の警戒行動及びリスク軽減、事故又は汚染への緊急対応を通じ、海の安全性を確保し、船員の保護を図ることを目的としている。
- ② 1999 年にフランス沖合で発生したタンカー ERIKA 号を契機として、EU は、海上における事故及び海洋汚染を防止することを目的としたいくつかの法令を採択した。このうち、船舶通航監視及び情報システムに関する指令(2002 年 6 月 27 日採択、Directive 2002/59/EC)<sup>16)17)</sup>は、搜索救難活動を含む、海上交通の安全性の向上、海上における事故又は可能性のある危険な状態への当局による対応の改善、船舶に起因する汚染の防止及び探知を目的とするものである。また、同時に EMSA 設立規則(2002 年 6 月 27 日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)が採択されており、2003 年に EMSA がその業務を開始した際、EMSA は、船舶通航監視及び情報システムに関する指令(2002 年 6 月 27 日採択、Directive 2002/59/EC)に規定する新

たな船舶通航及び監視システム(SafeSeaNet)を設定し、運用する責務を有することが決定された。SafeSeaNet の開発は、2004 年 10 月に始まり、システムは 2009 年にその運用を開始した。

③ SafeSeaNet に対し発信される主な情報は、次のとおりである。

- 1) 船舶に関する情報： SafeSeaNet に対し、航海及び貨物情報についての詳細を提供する。
- 2) 港湾に関する通知：特定の船舶について特定の港に向け航行していることを通知する。このメッセージでは、予定到着時刻及び乗船人員数が含まれる。
- 3) 危険物に関する通知：一定の船舶が有害物質(危険性のある、または、汚染物質)を積載し、また、データ提供者はこれら物品について詳細な情報を有していることを通知する
- 4) 事故に関する報告：データ提供者が特定の事故に関する情報を保有していることを通知する。

④ SafeSeaNet の新たな機能及び能力をテストするため、試験プロジェクトが行われている。その一つがシングルハルタンカーの監視である。2005 年以降、欧州委員会の要請により、EMSA は欧州水域においてシングルハルタンカーを監視することに関与してきた。これは、試験プロジェクトとして実施され、2009 年からは欧州の海域で運航する全てのシングルハルタンカーの監視を開始した。この監視システムの導入により、2008 年 12 月から 2011 年 4 月の間、欧州水域内のシングルハルタンカーの航行は、486 から 198 に減少している。

⑤ 2010 年には、SafeSeaNet に導入する新たな地理的インターフェースの開発を開始した。これにより、情報をチャート上に表示することが可能となり、利用者は関心のあるエリアの活動状況全般について迅速に情報を得ることが可能となる。

(3) LRIT(Long Range Identification & Tracking)<sup>18)</sup>

2006年5月19日、IMO第81回海上安全委員会において決議MSC 202(81) 及び MSC 211(81)が採択された。これはSOLAS条約に関連し、



セキュリティ対策を実施するために、LRIT(Long Range Identification & Tracking)を導入するものであった。LRITによる船舶位置通報の主たる目的は、締約国が船舶の特定及び位置に関する情報を入手し、十分な余裕時間のうちに、その沖合にいる船舶によってもたらされるセキュリティリスクを評価し、必要とされる場合には、あらゆるリスクについてこれを軽減するための対応策をとることにある。その後、IMO第83回海上安全委員会において、LRITの目的及びその範囲は、搜索救助、安全及び海洋環境保護に拡大するよう改正が行われた(決議MSC 242(83))。

船舶は、6時間毎に自動的に位置通報を発信し、衛星がこれを受信し、旗国が設立するLRITシステムを管理するデータセンターに転送される。EUのLRITデータセンター(LRIT DC)は、世界中を航行するEU加盟国を旗国とする船舶を特定し、追跡し、これらのデータを国際的なLRITシステムに統合することを目的としている。

欧州レベルでは、EUのLRIT DCに関連する政策決定は、閣僚理事会の海運作業部会及び欧州議会で行われ、EU加盟国の協力を得て、EMSAを通じ、欧州委員会がこれを管理する。EMSAは、LRIT DCの技術開発、運用及びメンテナンス、並びに運用面でのユーザーとの関係について責任を有している。また、EMSAはLRIT DCの利用及びLRIT情報の要請に関連して発生する費用についてその請求システムを運用している。

2011年10月18日、EMSAは米国沿岸警備隊(US Coast Guard)から国際データセンターの運用業務を引き継いだ。LRIT国際データセンターは、世界中のLRITデータセンター間のLRITによる船舶位置情報を中継すると共に、ネットワークの確実性を維持する役割を有する。2009年から米国沿岸警備隊が一時的にこのシステムを管理、運用していたが、IMO第87回海上安全委員会はEMSAを国際データセンターの運用主体として指定し、移行プロセスが完了したものである<sup>19)</sup>。

#### (4) MSS(Maritime Support Services)<sup>20)</sup>

MSSはEMSAの海事関係システムの利用及びその状況を統括する24

時間対応のセンターシステムである。欧州委員会及びEU加盟国の利用者に資するための運用及び技術面での支援窓口である。これは、CleanSeaNet、SafeSeaNet、EUのLRIT DC及びこれに関連する業務について24時間対応で監視を行い、これらを運営する。

2006年11月24日に開催された第16回EMSA運営委員会において、MSSチームを設置することが決定された。MSSの当初のチームは、2007年6月1日にその業務を開始した。チームは、SafeSeaNetに関連する運用及び技術的な支援窓口を設置し、システム状況の管理を行った。当初の1年6月の間、MSSは、EMSAの通常の勤務時間内において利用可能であり、その対象はSafeSeaNetシステムに限定されていた。

2009年1月1日以降、MSSは年間にわたり、週7日の業務を開始した。これには、週末及び祝日を含むものである。MSSの任務は拡大され、MSSはEMSA内の単一の窓口となった。これらは、

- 1) EMSAの汚染対応能力に対する要請(油流出対応船舶、衛星画像及び汚染専門家)、
  - 2) EU水域内の船舶航行動静、船舶情報、EU利益に係る事故に関する情報の要求
- に関するものである。

MSSはまた、CleanSeaNetシステムを通じ配信される衛星画像及びEMSAの油汚染対応船舶の位置について監視を開始した。

MSSは、EMSAシステムの2,000以上の利用者(海事当局、捜索救助センター、港湾当局、船舶通航業務)を支援する窓口である。また、MSSは、海上緊急事案発生時、EMSAに係る調整センターとしても機能するものであり、緊急事案又は事故発生の際、EU加盟国及び欧州委員会がEMSAからの緊急支援を要請する単一の窓口として機能している。

#### (5) 海洋汚染に係る準備及び対応<sup>21)</sup>

EU、これまで経験してきたタンカー事故を踏まえ、EU加盟国及び産業界において、海洋汚染に係る準備及び対応体制を図る必要性を認識した。2004年に採択されたEMSA設立規則(Regulation (EC) No

2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)は、EMSA に対し新たに、

- 1) EU 加盟国及び欧州委員会に対し、船舶に起因する汚染に係る技術的及び科学的支援の実施
- 2) 要請を踏まえ、コストエフェクティブな方策により EU 加盟国の汚染対応メカニズムについて追加的支援の実施

に係る任務を付与し、具体的には次の業務を行うこととした。

① 海洋汚染準備及び対応に関する技術協議グループ(CTG MPPR: Consultative Technical Group for Marine Pollution Preparedness and Response)

海洋汚染準備及び対応に関する共同体協力について、欧州委員会は、海洋汚染に係る準備及び対応に関する共同体行動の状況について提示するコミュニケーション(COM (2006) 863、2006年12月22日)を発出した。このコミュニケーションにより、従来、欧州委員会(環境総局)が海洋汚染管理委員会(MCMP)の下で責任を有していた活動については、EMSA 設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004年3月31日採択、Regulation (EC) No 724/2004)により規定する任務(特に、船舶に起因する汚染への準備及び対応)として、EMSA がこの任務を引き継ぐこととされた。EMSA は、これらの活動に対応するため、EU 加盟国の汚染対応専門家から構成される海洋汚染準備及び対応に関する技術協議グループ(CTG MPPR: Consultative Technical Group for Marine Pollution Preparedness and Response)を設置した。CTG MPPR の主たる目的は、共同体レベル及び EU 加盟国間において、偶発的及び意図的な船舶に起因する汚染への準備及び対応についてその改善を図る場を提供することである。

② 海洋汚染専門家交流プログラム(EMPOLLEX: EMSA Marine Pollution Expert Exchange Programme)

EMSA は、タンカーERIKA 号事故、PRESTIGE 号事故の経験を踏まえ、国際協力、研修訓練及び情報交換を目的として、海洋汚染

専門家交換プログラム(EMPOLLEX: EMSA Marine Pollution Expert Exchange Programme)を設定した。このプログラムにより、参加国(EU 加盟国及び EU 加盟候補国並びにノルウェー及びアイスランド)の専門家は、専門的な知識、最善実行(best practice)に関する情報を得ることが可能となり、これら情報を共有するために他の国に赴く機会が与えられ、また、参加国内で開催されるワークショップやセミナー、訓練に参加することが可能である。さらに、EMPOLLEX を通じ、各国の準備及び対応能力を改善するために、海洋汚染について参加国間で交流を図り、ネットワーク及び協力を促進する。

③ 有害危険物質対応

2007 年以降、EMSA は、有害危険物質(HNS: Hazardous & Noxious Substances)による海洋汚染に関し、EU 加盟国及び欧州委員会に対し支援を行い、現行の準備及び対応能力を強化することについて、その任務を拡大することとなった。このために、EMSA は HNS 準備対応行動計画(HNS 行動計画)を策定している<sup>22)</sup>。この行動計画では大枠として、次の事項を規定する。

- 1) HNS の海上輸送、過去の HNS 事故、HNS 海洋汚染の課題及び影響、現行の HNS 汚染準備及び対応メカニズム、事故への対応方策及び限界等、HNS 海洋汚染への準備及び対応に関し現行において適用可能な情報
- 2) 欧州レベルにおける追加的な貢献を行い、現行の準備及び対応能力の強化を目的とする、この分野における EMSA の役割及び活動に関する枠組み

④ 化学物質に係る緊急事案に対する海洋支援ネットワーク(MAR-ICE Network: Marine Intervention in Chemical Emergencies Network)

HNS(有害危険物質)汚染事故に対処する際の優先事項は、その危険性を特定し、また、事故船舶及び積荷により惹起される公衆及び対応者の安全、環境及び社会経済的資産に対するリスクを評価する

ことである。流出した HNS の危険性、環境及び社会経済的影響を決定する主要な要素は、その物質の化学的及び物理的特性及び環境におけるその物理的結果に関連する。EMSA は、欧州化学産業協議会 (Cefic: European Chemical Industry Council) 及び水域汚染事故研究センター (Cedre : Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution) と緊密に協力し、化学物質に係る緊急事案に対する海洋支援ネットワーク (MAR-ICE Network: Marine Intervention in Chemical Emergencies Network) を設定している。このネットワークにより、化学物質に関する情報提供が可能となり、海洋汚染緊急事案への対応において、EU 加盟国を支援する。海洋汚染緊急事案に対する MAR-ICE ネットワークへのすべての要請は、MAR-ICE の連絡窓口を通じて行われる。これは、ネットワークに対する単一及び最初の連絡先として機能するものである。この窓口は、24 時間体制であり、各国の海事当局に配信された電話番号及び専用のメールアドレスを通じ、アクセス可能となっている。

#### ⑤ 油流出対応船舶待機ネットワーク

EMSA の主要な任務は、タンカー ERIKA 号、PRESTIGE 号事故のような大規模事故に対応する EU 加盟国を支援するために、海上において追加的な油回収資源を利用可能とすることである。このため、EU 加盟国の汚染対応能力の充足を目的として、油流出対応船舶待機ネットワーク (Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels) を設定している。EMSA による油流出対応待機船舶は、大容量の油貯蔵能力及び sweeping arm、sweeping boom、skimmer のいずれかの油回収システムを有している。このネットワークは、2005 年に始まり、毎年調達手続きを通じ、策定、維持される。油流出対応待機船舶は、EMSA と船舶運航者の間で迅速に待機船舶を油汚染対応活動に転換することを内容とする契約に基づき運用するものであり、何時でも船舶の利用を可能としている。特に、船舶運航者は、EMSA の支援要請に対し、確実に対応する義務がある。ま

た、ポンプ機能、加熱機能、あらゆる回収装置、訓練の実施・参加において、船舶に技術的な改造が実施される。EMSA の油流出対応待機船舶は、支援を要請する EU 加盟国の指揮の下で運用される。

(6) Port State Control<sup>23)</sup>

EMSA は EU レベルにおいて PSC の監視に係る技術的責任を付与されている。これは、各 EU 加盟国による検査機能を評価し、EU 域内への寄港船舶に関する統計データについて総合的な分析を実施し、各船舶に対する検査データを分析することを意味する。その結果として得られたリスク評価に関する研究、また、統計的見地からの調査は、EU における PSC について継続的な改善を図るために利用される。

また、EMSA は、EU 域内の PSC を効果的に実施するために、この分野における支援任務を実施する。これは次の事項である。

- 1) PSC に関する指令（2009 年 4 月 23 日採択、Directive 2009/16/EC<sup>24)</sup>の実施に関連し、欧州委員会及び EU 加盟国に対し技術的支援を提供すること。
- 2) PSC 担当官の研修訓練及び専門的能力並びに調和した検査実施を目的とした技術的実行及びツールの開発について、促進、貢献すること。
- 3) 入港拒否に係る措置の実行、及び、EU 域内への入港を禁止された全船舶を含むリストの公表、最新化に係る支援を実施すること。

PSC 検査は、海運会社が国際的な安全、汚染防止及び乗組員の規制に従うかどうかを確認する最も効果的な方法である。このため、PSC 検査は、同等の安全基準を確保し、不適當な競争を避けるために調和した方法で実施されるべきである。このため、欧州委員会の要請に基づき、EMSA は、EU 域内の PSC に関するルール及び手続きの実施状況を確認するため、EU 加盟国当局及びその港に対する視察調査を行っている。

長年にわたり、EU 加盟国は、共同体の港を利用し、EU 加盟国の管轄下にある水域を航行する船舶に関連し、船舶の安全、汚染防止、並びに、船上生活及び労働条件に係る国際基準の励行(PSC)に関する指令

(1995年6月19日採択、Directive 95/21/EC)に従い、その港に入港する船舶のうち、最低でも25%の船舶について検査を行うことが求められてきた。この指令の見直しにより、新たな検査体制が導入されることとなった。新体制の決定的な要素は、各EU加盟国による実施から地域的な実施に変更したことである。新たな体制は、少なくとも年間1回、EU地域に寄港する全ての船舶の検査を行うことを目指している。この新たなPSC検査体制(NIR: New Inspection Regime)を支援する新規の情報システムとしてTHETIS<sup>25)</sup>を導入した。EMSAは、このプロジェクト及びシステム開発に責任を有している。本システムは、PSCに関する指令(2009年4月23日採択、Directive 2009/16/EC)で規定する、新たな体制の実施において必須のものであり、EUの共同体のみならず、カナダ、クロアチア、アイスランド、ノルウェー及びロシアを含む、パリMOUに関連する幅広い対象範囲にそのサービスを提供する。検査計画を促進するために、この新システムは共同体のSafeSeaNet(前記(2)参照)とリンクしている。SafeSeaNetはEU加盟国のすべての港における船舶に関する情報を提供し、THETISはどの船舶が検査対象としての優先順位があり、その検査結果を記録すべきかを提示する。THETISを通じ、これらの情報は、共同体及びパリMOUのすべてのPSC当局において利用可能となる。

#### (7) 海難事故調査<sup>26)</sup>

海上運輸分野における事故調査に関する基本的原則を定める指令並びにROROフェリー及び高速旅客船の安全運航のための強制的調査システムに関する指令(Directive 1999/35/EC)及び船舶通航監視及び情報システムに関する指令(Directive 2002/59/EC)を改正する指令(2009年4月23日採択、Directive 2009/18/EC)<sup>27)</sup>の採択により、海難事故調査に関し、EU加盟国に新たな義務を課されることとなった。これは、安全に焦点を当てた調査システムを確実に実行し、重大な海難について調査を行い、欧州海難情報プラットフォーム(European Marine Casualty Information Platform)に対し、共通した構成の調査報告書を発信し、これらを蓄積することを目的とするものである。

EMSA は、海難に関するデータ及び EU 加盟国が作成する調査報告書を蓄積するために欧州海難情報プラットフォームの運用及び更なる開発について、欧州委員会及び EU 加盟国と積極的な協力を行っている。このプラットフォームは、EMSA が欧州委員会及び EU 加盟国に対し、海上安全に関する客観的で信頼性があり、比較可能な情報を提供し、また、EMSA 設立規則(2002 年 6 月 27 日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)に規定する協力及び分析を促進するものである。

指令 2009/18/EC に規定するように、2011 年 6 月 17 日以降、欧州海難情報プラットフォームに対する EU 加盟国の海難及び事故の通知、また、調査から得られるデータの通報が強制化された。これにより、EMSA は、収集されたデータの全体的な分析、安全に関する勧告の提案、EU レベルでの早期警報・注意の発出、現行の欧州における法令の修正、及び、新たな技術的要件の促進について欧州委員会及び EU 加盟国を支援している。

#### (8) EQUASIS (European Quality Shipping Information System) & Statistics<sup>28)29)</sup>

EQUASIS 情報サービスは、海上輸送分野における安全性の向上を支援するための主要なツールである。このサービスは、欧州委員会、フランス、日本、シンガポール、スペイン、英国及び米国沿岸警備隊による情報システム設置に関する覚書に基づき、2000 年 5 月に開始された。EQUASIS は、PSC 検査、船級及び PI 保険について、世界の商船隊に係る安全及び品質に関する情報を提供する。情報は、地域的 PSC 及び様々な産業ベースの組織から提供を受けている。

EQUASIS 情報システムの基本的原則は次のとおりである。

- 1) サブスタンダード SHIPPING を減少させることを目的とするツールであり、船舶の安全に関連する情報に限定する。
- 2) 非商業的目的を有し、公的問題に対応するよう用いる。
- 3) 世界の商船隊全体を対象とする国際的なデータベースである。
- 4) 海事産業の全ての関係者の積極的協力が必要である。



- 5) 一層良好な船舶の選択のために利用されるツールであるが、任意性を基本とするものであり、利用について産業界に対する法的圧力は存在しない。

EQUASIS の設置及び効果的な運用により、偏りのない情報交換を実施し、また、海上輸送に係る透明性の確保を促進し、これにより海上輸送に従事する者が船舶の状況及び海事組織について一層、情報を得ることが可能となる。

EMSA は、欧州委員会の代理として EQUASIS 監督委員会のメンバーとなっている。2008 年 6 月、EQUASIS 監督委員会は、EMSA に対し、管理ユニットを担当する責務を付与し、2009 年初めから EMSA はその業務を行っている。EMSA はまた、EQUASIS に関する年次統計資料"the world merchant fleet"を発行している。

#### (9) 訓練及び協力<sup>30)</sup>

訓練及び協力は、2004 年以降、EMSA の主要な活動の一つである。訓練プログラムを通じ、EMSA は、EU 加盟国及びサポートを必要とする他の国々に対する支援を行うと共に、EU の海上安全に関連する法令の解釈及び実施について、協力を促進し、最善実行(best practice)の普及を図っている。

訓練は、27 の EU 加盟国、ノルウェー、アイスランド、及び、拡大総局(DG ELARG)との合意に基づき EU 加盟候補国に対して行われる。

その内容は、PSC、海上セキュリティ、通航監視、港湾受入施設(port reception facilities)、汚染防止及び対応等、EMSA の全ての任務を対象とするものであり、セミナー、ワークショップ、専門家の派遣や専任のチームにより実施される。

ここ数年、EMSA の訓練活動の範囲及びその数は増加し続けている。2004 年には 4 つの活動について 48 名の職員がこれに関わったが、2010 年には 27 の活動に 543 名の職員が参画している。これは、研修を受ける国数及び EU の海事関係法令の策定に対応するものである。

#### (10) EU加盟国に対する訪問調査<sup>31)</sup>

EMSA は、EU 加盟国間に存在する安全に係る体制の差異を確認し、EU 全体での調和した方策の推進、実施方策の効率性及び効果の改善を図るため、EU における海上安全及び海上セキュリティ関係法令の実施について検証業務を実施している。具体的には、EU 加盟国を訪問し、関係機関等の調査を行っている。訪問調査業務は、次の 3 つに分類される。

- 1) 欧州委員会が EU 法令により評価任務を付与され、検査業務について EMSA に委任する。船級協会の検査業務、第三国の船員の教育訓練システムに関する検査(STCW 条約関連)などがその例である。
- 2) 欧州委員会が EMSA に対し、EU 加盟国による EU の海事関係法令の効果的実行について検証することを要請する。EMSA 設立規則(2002 年 6 月 27 日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)第 3 条及び EMSA 運営委員会により策定された訪問調査方針に従い、EU 加盟国に対する訪問調査が実施される。
- 3) 海上セキュリティ分野においては、欧州委員会は、船舶及び港湾施設のセキュリティ向上に関する規則(2004 年 3 月 31 日採択、Regulation (EC) No 725/2004)に基づき、EU 加盟国の検査を行うこととなっている(同規則第 9 条(4))。EMSA は、EMSA 設立規則(Regulation (EC) No 2002/1406)を改正する規則(2004 年 3 月 31 日採択、Regulation (EC) No 724/2004)により、この検査業務のうち、船舶、関連会社、認証セキュリティ機関(RSOs: Recognised Security Organisations)に関連する検査任務の実施について、欧州委員会に対し、技術的支援を提供する。

## 5 おわりに

- (1) EMSA は、1999 年 12 月フランスブリュターニュ沖合で発生したタンカー ERIKA 号事故を契機として欧州委員会が策定した ERIKA 号事故パッケージ第 II 提案(2000 年 12 月 6 日発表)を契機として設立された。EU においては、その規模が拡大するに従い、特別の任務に対応するために、特別の庁(Agency)を設立する。EMSA も共同体内の海上安全及

び船舶に起因する汚染防止に係る高度かつ統一した、効果的なレベルを確保するために設立されたものである<sup>32)</sup>。

- (2) 当初の EMSA の任務は、EMSA 設立規則(2002 年 6 月 27 日採択、Regulation (EC) No 2002/1406)に規定するように、「共同体内の海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る高度かつ統一した、効果的なレベルを確保する」ために、「海上安全及び船舶に起因する汚染防止に係る分野について、EU 加盟国及び欧州委員会が適切に共同体法令を適用し、その実施状況を監視し、実施方策の効果を評価するために、EU 加盟国及び欧州委員会に対し、技術的、科学的支援及び高度な専門的レベルを提供」することをその目的としていた。
- (3) EMSA の設立準備期間中である 2002 年 11 月には、スペインガルシア沖でタンカーPRESTIGE 号事故が発生した。また、2001 年 9 月 11 日に発生した米国同時多発テロを踏まえ、IMO は新たな国際的な海上セキュリティ対策として、2002 年 12 月、SOLAS 条約について新たに 11 章の 2 を設け、また、ISPS コード(International Ship and Port Facility Security Code)を採択した(2004 年 7 月 1 日発効)。これら 2 つの事象を契機として、EMSA について 2 つの任務が追加されることとなった。これは、船舶に起因する汚染への対応及び海上セキュリティに関連するものである。具体的には、EMSA と商業船舶の契約による油流出対応船舶待機ネットワークの構築、また、海上セキュリティ関連業務として、船舶、関連会社及び一定のセキュリティ関連活動をおこなうことを認められた認証セキュリティ機関係る欧州委員会の調査について、欧州委員会に対する技術的支援を実施することである。
- (4) EU においては、共同体内での関係法令(Regulation、Directive)の統一的運用、又は、調和した実施が必要とされる。EMSA においては、海上安全、海上セキュリティ、並びに、船舶に起因する汚染防止及び汚染対応に係る分野において、EU 加盟国及び欧州委員会に対し、技術的、科学的支援を提供する。これもこれら分野に係る法令の統一的運用、調和した実施の確保を目的とするものである。同時に、統一的運用、調査した実施により、EU 加盟国間での適正な競争環境を確保

する目的も有している。

- (5) PRESTIGE 事故対応を踏まえ、船舶通航監視及び情報システムに関する指令(Directive 2002/59/EC)を改正する指令(2009 年 4 月 23 日採択、Directive 2009/18/EC)の審議に先立ち、EMSA は欧州委員会と協力し、船舶の避難場所(Place of Refuge)を巡る EU 加盟国の状況について調査を行っている<sup>33)</sup>。船舶の避難場所に関する問題については、2009 年 4 月 23 日に本指令の改正により一定の結論を得ている<sup>34)</sup>ものの、今後、大規模海上災害事案が発生することとなれば、再度、EU 内においてもその対応に係る議論が再燃し、これに対する EMSA の業務も発展することが予想される。
- (6) 本稿においては、EMSA をマクロな視点からその設立経緯、変遷、関係規則、任務等について調査・研究を試みた。任務においても海上安全、海上セキュリティ、並びに、船舶に起因する汚染防止及び汚染対応等、様々な事項があり、また、これらも SafeSeaNet 及び CleanSeaNet などのシステムの運用及び管理に関連するものから EU 加盟国に対する訪問調査のような任務もあり、事案の発生に従いその対象範囲も拡大している。
- (7) 欧州においては、タンカー ERIKA 号や PRESTIGE 号事故の他、タンカー TORRY CANYON 号事故<sup>35)</sup>、BRAER 号事故<sup>36)</sup>なども経験しており、EU における海上安全及び海洋環境保護政策は世界の中でも先進的であると言われている。他国、他地域とのこれら分野に係る対応策を比較し、また、その先進性を見極める点からも、今後、EMSA が実施する各業務についてミクロな視点から個別に調査研究を行うことについても、意義があると考えている。

---

【注】

※ 以下のウェブサイトは、全て 2011 年 11 月 13 日に確認したものである。

1) 当初は欧州域内の地域的追加基金設立を提案したが、最終的に IMO において国際的追加基金として採択された。

2) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/about/legal-basis/download/72/11/23.html>

3) Available at:

---

<http://www.emsa.europa.eu/about/legal-basis/download/74/11/23.html>

4) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/about/legal-basis/download/75/11/23.html>

5) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/about/legal-basis/download/76/11/23.html>

6) 本規則番号は、No 1891/2006からNo 2038/2006に読み替えがなされている。

7) EMSA の管理に係る規定等については、記載を省略した。

8) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V2&T2=2004&T3=725&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V2&T2=2004&T3=725&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

9) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V4&T2=2000&T3=2850&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V4&T2=2000&T3=2850&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

10) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V4&T2=2001&T3=792&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V4&T2=2001&T3=792&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

11) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2003&T3=103&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2003&T3=103&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

12) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/operations/marine-pollution/cleanseanet/item/171.html>

13) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2005&T3=35&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2005&T3=35&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

14) この指令は、船舶に起因する汚染及び違反に対する罰則の導入に関する指令 (Directive 2005/35/EC) を改正する指令 (2009 年 10 月 21 日採択、Directive 2009/123/EC) により一部改正されている。

Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=123&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=123&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

15) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-surveillance/safeseanet.html>

16) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2002&T3=59&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2002&T3=59&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

17) この指令は、船舶通航監視及び情報システムに関する指令 (2002/59/EC) を改正する指令 (2009 年 4 月 23 日採択、Directive 2009/17/EC) により一部改正されている。

Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=17&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=17&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

18) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-surveillance/lrit.html>

19) 2011 年 10 月 18 日付け、EMSA 広報資料

Available at:

[http://www.emsa.europa.eu/index.php?option=com\\_flexicontent&view=items&cid=24&id=1324&Itemid=216](http://www.emsa.europa.eu/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=24&id=1324&Itemid=216)

20) Available at:

---

<http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-support-services.html>

21) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/operations/marine-pollution.html> (2011.11.13)

22) 第 18 回 EMSA 運営委員会(2007 年 6 月 12～13 日、リスボン)で採択した。

23) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>

24) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=16&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=16&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

25) Available at:

<https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis>

26) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation.html>

27) Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=18&RechType=RECH\\_naturel&Submit=Search](http://eur-lex.europa.eu/Result.do?T1=V3&T2=2009&T3=18&RechType=RECH_naturel&Submit=Search)

28) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/equasis-a-statistics.html>

29) Available at:

<http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/About?fs=About&P ABOUT=MainConcernNotConnected.txt>

30) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html>

31) Available at:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections.html>

32) 運輸関係では、EMSA の他、European Aviation Safety Agency、European Railroad Agency がある。

33) 山地哲也, 2009, 「欧州連合における海上安全及び海洋環境保護政策—船舶の避難場所に関する指令審議—」『日本 EU 学会年報』第 29 号, 66-67

34) 山地哲也, 2009, 「欧州連合における改正船舶通航監視指令の評価」『海上保安大学校研究報告(法文学系)』, 第 54 巻第 2 号

35) TORRY CANYON 号は、1976 年 3 月 18 日、英国南西端の暗礁に座礁した。

36) BRAER 号は、1993 年 1 月 5 日、英国北部シェットランド諸島で座礁した。