

【論説】

欧州における海上安全及び海洋環境保護政策(一)

－欧州連合における対外的政策－

The Policy of Maritime Safety and Marine Environment Protection
in Europe (1)

- on the External Policy of the European Union -

山地 哲也

Tetsuya YAMAJI

〔目次〕

第 1 章 はじめに

第 2 章 欧州連合文書にみる対外的政策

(1) 海上安全に関する共通政策

(2) 欧州海洋基本政策

① グリーンペーパー

② ブルーペーパー

(3) 海上安全委員会海上運輸政策広報資料

① 広報資料巻頭言

② 海上安全に係る欧州連合全域にわたる高度の基準

(4) 欧州議会海上安全問題特別委員会報告

(5) 欧州連合文書における対学的政策に係る検討

第 3 章 ERIKA 号事故後の対外的政策

(1) タンカー ERIKA 号事故の概要

(2) 欧州連合の対応

① ERIKA 号事故対策パッケージ I 提案

② 欧州議会第一読会審議

③ 欧州委員会修正提案

④ 運輸閣僚理事会結論

⑤ 運輸閣僚理事会共通の立場

……………〔以上、本号〕

第4章 PRESTIGE 号事故後の対外的政策

第5章 考察

第6章 おわりに

第1章 はじめに

平成19年5月、神戸で開催された“The 2nd Oxford-Kobe International Maritime Seminar”において、欧州連合の海洋政策に対する調査・研究を主たる業務とする ADS-Insight 社¹⁾(ベルギー国ブラッセル)パートナーMr. Ketil DJONNE は、“An Introduction to the European Commission’s Proposal for a Third Maritime Safety Package”と題する講演を行った²⁾。この講演の主たる内容は、2005年11月23日、欧州委員会が1999年のタンカーERIKA号及び2002年のタンカーPRESTIGE号事故を踏まえ、欧州連合における海上安全及び海洋環境保護の推進を目的とする、欧州連合内の既存法令の見直し、または、新規立法について欧州議会及び閣僚理事会に対する提案(海上安全パッケージ提案Ⅲ)について、審議の状況について発表を行うものであった。この発表の中で、海上安全パッケージⅢ提案に係る説明の前提として欧州連合とIMO(国際海事機関、在ロンドン)の関係について概要、次の説明を行った。「欧州連合と国際機関、とりわけ、海上安全及び海洋環境保護政策の分野で国際基準を策定する場であるIMOとの関係については、『もしIMOが必要とされる国際基準を策定せず、または、欧州連合の提案を受け入れない場合には、欧州連合は地域規制として独自の基準を策定し、これを実行する方針である』³⁾。また、この方針の根拠として、欧州連合の閣僚理事会決議「海上安全に関する共通政策」(Council Resolution of 8 June 1993 on a common policy on safe seas)⁴⁾を掲げた。

神戸セミナーの後、筆者は閣僚理事会決議「海上安全に関する共通政策」を入手し、その内容を確認した。しかしながら、この閣僚理事会決

議は基本的に IMO の役割を強調するものであり、「欧州連合は、IMO と協調する」旨の記述がなされ、神戸セミナーにおいて Mr. DJONNE が発表した「欧州連合による地域規制云々」の内容は確認できず、むしろ彼の説明と決議の記述は相矛盾する内容であると認めた。そこで、Mr. DJONNE に対し、欧州連合と IMO の関係について、セミナーでの口頭説明の趣旨と根拠文書として提示した閣僚理事会決議の内容が一致しないことについて質したところ、次のような回答を得た。「貴殿(注：筆者の意)の読み方は正しい。閣僚理事会決議は IMO の活動と対立するものではなく、逆に協力関係を強調するものである。しかし、この決議はタンカー BRAER 号事故⁵⁾の後に採択されたものである。当時、欧州ではメディアを通じ、海上安全及び海洋環境保護の分野において欧州連合での地域規制を求める声が高まり、多くの欧州連合加盟国が IMO の役割について疑問を呈したのである。欧州連合の政策を理解するには、決議の表面上の記述ではなく、その行間にある意味を読みとることが必要(Read between the lines.)」旨の示唆を受けた。

欧州連合は、2004 年 4 月までは加盟国 15 カ国、同年 5 月からは新たに 10 カ国が加盟、本年(2007 年)1 月にはさらに 2 カ国が加盟し、現在 27 カ国で構成する⁶⁾。これらの国々が IMO による国際基準によることなく、欧州連合独自の地域規制を導入する場合には、国際基準と地域規制の差により、その影響は海運の国際的性格ゆえに欧州域に留まらず、他国、他地域等の地球的規模に波及することとなる。また、欧州連合の機関である欧州委員会は、欧州連合を代表し IMO での正式メンバーシップの獲得を目指している。これは、IMO に加盟する欧州連合加盟国の方針を集約するとともに、国際舞台における発言権の増大にもつながるものである。このため、欧州連合の海上安全及び海洋環境保護政策についてその対外的政策、とりわけ IMO との関係について調査・研究を行うことは既存の、あるいは、今後策定される国際基準のあり方に対する欧州連合の方針を確認するうえで意義あるものと考ええる。本稿においては、Mr. DJONNE の示唆にある”Read between the lines.”を思考の基本的視点に据え、これまでのいくつかの事象を契機とした欧州連合の海上安全及び海

洋環境保護政策分野の政策動向について、その対外的政策の考察を試みることとする。

本稿の構成は次の通りである。まず、次章(第2章)において欧州連合の海上安全及び海洋環境保護政策に関する文書等に現れる文言からその対外的姿勢について確認する。第3章及び第4章においては、タンカー事故を契機とした欧州連合とIMOとの関係について記述する。事故事例としては、1999年12月にフランス国ブリュターニュ沖で発生したタンカーERIKA号事故と2002年11月スペイン国ガルシア沖で発生したタンカーPRESTIGE号事故を取り上げる。第3章ではERIKA号事故の後、欧州連合の海上安全及び海洋環境保護政策として策定したERIKA号事故対策パッケージ提案Iの1つであるシングルハルタンカー早期フェーズアウト規則提案とIMOにおける同タンカーのフェーズト前倒しに係るMARPOL73/78条約改正の関係について記述する。また、第4章ではタンカーPRESTIGE号事故を踏まえたシングルハルタンカーフェーズアウトの更なる前倒しに関する欧州連合規則とMARPOL73/78条約改正の関係を見る。これらの記述を踏まえ、第5章において所要の考察を行うものとする。

なお、関係資料の引用に当たり、表現の正確性を期する観点から、筆者訳文に可能な限りその原文を付すこととした。また、本稿中の下線部は特に対外的政策を示すものとして筆者が施すものである。

第2章 欧州連合文書にみる対外的政策

欧州連合の海上安全及び海洋環境保護政策分野における対外的政策の基本的方針については、欧州連合の機関が作成したいくつかの文書に現れている。以下、海上安全に関する共通政策、欧州海洋基本政策についてGreen Paper及びBlue Paper、欧州委員会海上運輸政策広報資料、欧州議会海上安全問題特別委員会報告からその対外的政策に関連する表現を見ることとする。

(1) 海上安全に関する共通政策

前章で紹介した欧州連合の閣僚理事会決議「海上安全に関する共通

政策」(Council Resolution of 8 June 1993 on a common policy on safe seas)である。筆者の解釈及びこれに対する Mr. DJONNE のコメントにあるように基本的には、欧州連合と IMO の協力に協調する内容が見受けられる。以下、これら両者の協力関係に関する規定を記述する。

「理事会決議『海上安全に関する共通政策』(1993.6.8)」
(Council Resolution of 8 June 1993 on a common policy on safe seas⁷⁾)

「欧州共同体理事会は、海上安全及び汚染防止について、船舶、職員及び海事施設に関する基準の策定を通じた IMO、また適当な場合には ILO(国際労働機関)の役割を協調する。共同体及びその加盟国に対し、IMO 及び MOU(Memorandum of Understanding)による現行の業務について、より一層の協調と確たる行動を支持し、促進することを要求する。」(THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES stressing the role of the International Maritime Organization (IMO) and, where appropriate, of the International Labour Organization (ILO) for maritime safety and pollution prevention, in particular through the establishment of standards for vessels, personnel and maritime infrastructures; Calling again upon the Community and its Member States to support and promote further and more coordinated and firm action in the ongoing work at IMO and MOU;)

(2) 欧州海洋基本政策

欧州連合における海洋政策を表す文書として、“Towards a future Maritime Policy for the union: A European vision for the oceans and seas”⁸⁾がある。これは欧州連合においては通称「グリーンペーパー」としての形式を有するものであり、その性格は、欧州委員会が提案する政策文書の一つであり、短期的な行動を提案するものではなく、政策分野にかかる問題提起を行うものであって、“Towards a future Maritime Policy for the union: A European vision for the oceans and seas”

は 2006 年 6 月 7 日に公表し、同日から 2007 年 6 月 30 日までの間、コンサルテーション期間を設定し、広く意見を募集してきたものである。

約 1 年間のコンサルテーション中の一般及び関係団体からの意見聴取を経て、欧州委員会は、2007 年 10 月 10 日、“An Integrated Maritime Policy for the European Union”を公表した⁹⁾。これは文書形式上、通称、「ブルーペーパー」とも呼び、欧州連合における将来の海洋政策の基本を規定する文書である。以下、グリーンペーパー及びブルーペーパー上に表された海上安全及び海洋環境保護分野に関する対外的政策について関連部分を抜粋し記述する。

① グリーンペーパー

グリーンペーパー中、項目 5.3 において「地球的活動に対する国際ルール」として次の記述がある。

「5.3. 地球的活動に対する国際ルール」(International Rules for Global Activities)

「多くの海洋政策については、時に境界を越える活動については、国際ルールとして規則化がなされる必要がある。そこで、海洋政策分野において欧州連合が新たに提案を行う場合には、国際社会との間で提案を共有する必要がある。欧州連合が新たな国際ルールの必要性を認めた場合、提案について労を惜しまないであろう。欧州委員会及び加盟国はすでに、海洋問題を審議する国連の 12 の下部機関やその他の国際フォーラムにおいて同意された方策の実施について、全地球的または欧州連合内において重要な役割を果たしてきている。これらの国際フォーラムにおける地位は、この役割を反映したものであるべきである。しかしながら現時点においては、常にそのようになっているわけではない。海洋問題を扱う国際機関における欧州連合の役割と地位は、審議される問題が排他的に共同体の権限下のものであることを考慮し、見直しを行わなければならない。IMO における共同体のメンバーシップについては、欧州委員会は 2002 年の勧告でその見解を明らかにして

いる¹⁰⁾。」(Much of maritime policy, particularly where it concerns trans-boundary activities is best regulated on the basis of international rules. So if the EU develops new ideas in maritime policy, it will want to share these with the international community. Where it sees the need for new international rules it will contribute to their introduction. The EC and its Member States are already making important contributions to the implementation, both globally and within the EU, of measures agreed within the 12 sub-organisations of the UN and other international fora dealing with ocean and sea affairs. The status of the EC in these fora should reflect this role, which at present is not always the case. The role and status of the EU in international organisations dealing with maritime affairs need to be reviewed, taking into account the fact that in several cases the issues under consideration fall within the exclusive competence of the Community. The issue of Community membership in the IMO has to be addressed on the basis of the relevant Commission recommendation of 2002.)

② ブルーペーパー

①のグリーンペーパーに対する約 1 年間のコンサルテーションを経て作成・公表されたブルーペーパー上における関連記述は次の通りである。

- 1) ブルーペーパー中、項目 4.4 において、「国際的海洋問題対処に係る欧州リーダーシップの促進」として次の記述がある。

「4.4. 国際的海洋問題対処に係る欧州リーダーシップの促進」(Promoting Europe's Leadership in International Maritime Affairs)

「欧州連合は、加盟国に対し関係条約の批准を促進することにより、海事問題に対する国際的管理及び国際海事法の執行により効果的に対応する。また、主要な国際フォーラムにおいて欧州の利益の調整を促進する。」(The EU will work towards more efficient international governance of maritime affairs and effective enforcement of international maritime law, urging Member states to

ratify the relevant instruments. It will promote coordination of European interests in key international fora.)

- 2) 1)のブルーペーパーの関連文書として、「行動計画」(Action Plan)が合わせて策定された¹¹⁾。関連部分は以下の通りである。

「7. 国際的海洋問題対処に係る欧州リーダーシップの促進」
(PROMOTING EUROPE'S LEADERSHIP IN INTERNATIONAL MARITIME AFFAIRS)

「海上活動及び科学研究分野において欧州が先導的立場を担うことにより、欧州は国際海洋問題での影響力を最大化する義務を負っている。欧州連合の対外政策、展開、協力活動を海洋基本政策の核に据え、欧州連合はリーダーシップを果たすことになる。」 (Europe's leading position in maritime activities and scientific research gives it a duty to maximise its influence in international maritime affairs. Bringing the EU external policy and its development and cooperation instruments into the core of an integrated maritime policy will allow the EU to play this leadership role.)

「7.1 国際フォーラム及びパートナーとの関係における欧州連合の役割」 (The EU's profile in international fora and relations with partners)

「背景: グリーンペーパーではIMOにおける欧州連合の役割について問題を提起した。これは権能及び海洋問題に関する国際的行動に係る展開、実施、執行についての効果的かつ一貫した国際協力の必要性に関するものである。欧州連合は海洋問題に対する国際基準の展開及び策定において先導的役割を果たしている。欧州連合自体及び加盟国が国際ルールを早期に批准し、実行することが一層重要である。」 (Background : The Green Paper on Maritime Policy raises the issue of the role of the EU in international maritime organisations. This issue is of concern both in terms of competences, and in terms the need for effective, and

coherent, international cooperation on the development, implementation, and enforcement of international action on maritime issues. The European Union plays a leading role in developing and setting international standards for maritime action. It is all the more important to ensure that the EU itself and its Member States ratify and implement such international rules speedily.)

「行動：欧州委員会は、2008年に海洋問題に関連する国際機関(IMOやIWCなど)での欧州連合の状況について評価を実施する予定である。この行動は、国際関係における欧州連合の役割とその地位についてより詳細に反映するための基礎固めをすることを目的としている。これは、国際パートナーに関係する欧州連合の適切な行動を確保することである。一例をあげれば、国際機関で合意されたルールの実行である。また、欧州基準の国際基準への導入を促進することである。現時点では、国際フォーラムにより状況は様々であり、中にはFAOのように欧州委員会として完全なメンバーシップを有するものもあるが、捕鯨問題のように欧州連合として何らの調整が図られないものもある。欧州委員会は、加盟国の海洋問題に関する国際条約の批准についてデータベースを維持管理する予定である。また、ケースバイケースではあるが、加盟国に対し、国際条約の批准・実行を促進することもある。これは、将来、欧州委員会または欧州連合が国際条約の加盟主体になることを排除するものではない。欧州委員会は、毎年、国際条約への批准状況について一覧表を作成し、公表する予定である。」(Action: The European Commission will produce in 2008 an assessment of the situation of the EU within all the international organisations with maritime objectives, from the IMO to the IWC. The aim of this action is to lay the foundation for a more detailed reflection on the EU's role and position in the international context, to ensure appropriate EU action in relation to its international partners, for example on the implementation of rules

agreed in international bodies, and to promote European standards internationally. At present, the situation varies widely between different fora. In some cases there has so far not been EU coordination (e.g. on whaling), whereas in others the EC is a full member (e.g. the FAO). The Commission will maintain a database on the ratification by Member States of international conventions in the maritime area and on a case-by-case basis encourage Member States to implement and ratify international conventions as appropriate. This must not preclude the EC (or the EU) becoming part of such international conventions in due course. The Commission intends to publish a scoreboard of ratifications on an annual basis.

「協調行動の利点：海洋問題は欧州水域に留まるものではなく、国際的な行動を必要とする。海上輸送は国際的性格を有し、これらの活動は国際ルールの実行による非常に広範にわたる統治を必要とする。環境問題と商業的活動の関係は、欧州連合水域でも公海と同様に重要である。このため、欧州の海洋問題に対する協調した行動は、国際機関及びパートナーとの関係を反映し、同時に、欧州連合の行動の一貫性が確保されなければならない。」 (Benefits of an integrated approach/relevance for an integrated maritime policy : Maritime issues do not stop at the limit of European waters. They need international action. The international nature of shipping and governance of global commons demands that their activities be governed to a very large extent by international rules, which also need to be implemented. The linkage that exists between environmental concerns and economic activities is as important in the high seas as in EU waters. To be consistent, therefore, the integrated approach to European maritime affairs must also be reflected in our contacts with international bodies and partners, and coherence of EU action must be ensured as much here as at home.)

(3) 欧州委員会海上運輸政策広報資料

欧州委員会及びエネルギー・運輸総局(Directorate-General for Energy and Transport)は、その広報資料として“MARITIME TRANSPORT POLICY”(2006)を発行している。本資料中においても、海上安全及び海洋環境保護分野に係る対外政策に関連する記述がなされている。関連部分は以下の通りである。

① 広報資料巻頭言

欧州委員会副委員長兼運輸・エネルギー問題担当委員 Mr. Jaques Barrot による巻頭言記述である。

「巻頭言」(PREFACE¹²⁾)

「欧州連合における約 90%の物品輸送は海上において行われている。欧州連合は海上安全、また、環境保護に資する良質の海上輸送を確保するために種々の法令を採択し、欧州市民に貢献している。IMO 及び ILO における昨今の展開において、欧州連合の国際レベルでの役割を確認した。」(Some 90 % of the goods traffic to and from the European Union is transported by sea. The European Union has adopted a range of rules on maritime safety and security to ensure quality shipping that respects the environment and guarantees an optimal level of protection for European citizens. Finally, recent developments within the International Maritime Organisation and the International Labour Organisation have confirmed the important role of the European Union at international level.)

② 海上安全に係る欧州連合全域にわたる高度の基準

「海上安全」の章を設け、「欧州連合全域にわたる高度の基準」において、必要な場合には欧州連合において厳格な基準を策定し、これを国際レベルに高める旨の記述がなされている。

「海上安全：欧州連合全域にわたる高度の基準」(MARITIME SAFETY: HIGH STANDARDS ACROSS THE EU¹³⁾)

「近年、欧州連合及びその加盟国は海上安全に係る法令の改善及び質の高い基準の促進に重要な役割を果たしている。これは、サブスタンダード船舶を排除し、乗組員及び乗客の保護を促進し、

環境汚染のリスクを軽減し、良質の運航者が船舶の安全性を軽視する運航者により不利益を被らないようにすることを目的とするものである。海上運輸分野、とりわけ、海上安全及び環境保護に係る分野での欧州連合の活動は、国際的枠組み(IMO 関係条約)に重要な価値を付加している。IMO ルールを欧州連合の法的システムに導入することにより、欧州連合全体にこれを執行することが可能となる。また可能な場合には、欧州連合は地域的に厳格な要件を採用し、この要件を国際レベルに高めることにより国際基準の改善に際し重要な役割を果たしている。」(In recent years, the EU and its Member States have been at the forefront of improving maritime safety legislation and promoting high-quality standards. The aim is to eliminate substandard shipping, increase the protection of crews and passengers, reduce the risk of environmental pollution, and ensure that operators who follow good practices are not put at commercial disadvantage by others who are prepared to take short cuts with vessel safety. EU action in the field of maritime transport, and in particular maritime safety and protection of the environment, generates significant added value to the international framework (IMO conventions). The transposition of IMO rules into the EU legal system ensures their enforcement across the entire European Union. In addition, when feasible, the EU plays an important role in improving international standards by adopting stringent requirements regionally and then promoting their adoption at international level.)

(4) 欧州議会海上安全問題特別委員会報告

2003 年 11 月、欧州議会は、2002 年 11 月に発生したタンカー PRESTIGE 号事故を踏まえ、議会内に海上安全問題特別委員会(MARE: The European Parliament's temporary committee on improving safety at sea)を設置し、海上安全及び海洋環境保護分野に関する審議を実施、翌 2004 年 4 月に報告書を採択した。報告書の対外的政策に関連する内容は以下の通りである。なお、MARE の審議結果及び同

報告書には欧州委員会等に対する法的拘束力は有しないものの、欧州委員会等はこの内容を尊重し、欧州法令としての提案の基礎とすることが予想されるものである¹⁴⁾。

「世界レベルでの海上安全問題の改善」(Improving maritime safety worldwide¹⁵⁾)

「31. 欧州議会は、欧州連合加盟国が IMO の場において献身的な貢献を継続するよう求める IMO 事務局長による要請を支持する。また、2004 年 1 月に MARE 会合に合わせて開催された欧州委員会運輸担当コミッショナー(筆者注：当時 Mrs. Loyola de Palacio)と IMO 事務局長の会談結果(両機関の緊密な協力関係)を歓迎する。」
(The European Parliament supports the call by the Secretary-General of the IMO for the EU Member States to continue playing a full part in the work of the IMO and welcomes the outcome of the discussions between the Commissioner responsible for transport and the IMO Secretary-General on the margins of the MARE meeting in January 2004 concerning closer cooperation between their organisations;)

「32. 欧州議会は、IMO における欧州連合としてのメンバーシップの適用について閣僚理事会に再度、要求する。」(The European Parliament reiterates its request to the Council to apply for membership of the IMO for the Union;)

「34. 欧州議会は、IMOの枠組み以外で国々が一方的及び地域的な行動を執ることに対するIMO事務局長の懸念を理解する。しかしながら、一例として欧州連合による欧州領水からの便宜置籍船の排除、禁止の措置は、安全確保の面からは時には必要なものであるだろう。また、欧州連合が執る対策は、シングルハルタンカーフェーズアウト計画前倒しのようにIMOの中では触媒としての機能も果たしている。」(The European Parliament understands the concern of the Secretary-General of the IMO regarding unilateral and regional action by countries outside the framework of the IMO, considers, however, that EU action may sometimes be necessary in the interests of

safety; considers, moreover, that EU measures can act as a catalyst within the IMO, as in the case of the accelerated phasing-out of single-hulled tankers;)

(5) 欧州連合文書における対外的姿勢に係る検討

以上、(1)海上安全に関する共通政策、(2)欧州海洋基本政策についてグリーンペーパー及びブルーペーパー、(3)欧州委員会海上運輸政策広報資料、(4)欧州議会海上安全問題特別委員会報告の中から欧州連合の対外的政策に関連する表現について抽出した。これらは公式的性格を有するがゆえに、原則的にはIMO等国际機関との協調関係を記述・表現するものとして解釈できる。しかしながら一方で「IMOが適切な行動を取らない場合には、欧州連合は独自の地域政策を策定し、実行する可能性もある」旨の趣旨を含む表現もある。欧州独自の地域政策導入の動きについては、1999年12月にフランス国ブリュターニュ沖で発生したタンカーERIKA号事故、また、2002年11月スペイン国ガルシア沖で発生したタンカーPRESTIGE号事故後の欧州連合の法令策定、また、IMOにおける欧州委員会等の動きにおいて認められるものであり、次章以下でその具体的な動向について関連資料を引用し、記述する。

第3章 ERIKA号事故後の対外的政策

タンカーERIKA号事故はフランス沿岸に多大なる環境被害をもたらしたことから、欧州委員会は本事故を踏まえ、ERIKA号事故対策パッケージ提案I及びIIを策定し、既存法令の改正及び新規法令の策定を目指した。この提案の中には、当時のシングルハルタンカーの欧州域からの早期フェーズアウト(排除)など、国際基準たるIMO関係条約の規定内容を越える規制内容も含まれ、IMOは欧州連合による地域規制の導入に対し警戒を発した。結果的には、欧州連合加盟国の基本的合意を含むIMO関係条約改正に達し、国際基準としてのシングルハルタンカーの早期フェーズアウトスケジュールの採択に至ったものの、その審議の途上においては、欧州連合のIMO及びその国際基準に対する強力な態度も認められ

る。本章においては、タンカーERIKA号事故後の欧州連合内の海上安全及び海洋環境保護に係る法令提案及びその審議状況、また、国際的側面でのIMOにおける条約審議過程での欧州連合加盟国の動向について記述する。

(1) タンカーERIKA号事故の概要

タンカーERIKA号(37,282DWT、事故当時船齢25年、マルタ船籍、シングルハル構造)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つた船体後部は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¹⁶⁾。

(2) 欧州連合の対応

タンカーERIKA号事故を踏まえ、欧州連合においては、執行・行政機関としての性格を有する欧州委員会がERIKA号事故対策パッケージ第I提案を策定した。このパッケージは法令改正または新規立法提案の3案で構成され、このうちの1つが欧州連合内でのダブルハルタンカーの早期導入に関する規則案であつた。この規則案の提案及びその審議過程での欧州委員会、欧州議会及び閣僚理事会の見解において欧

州連合の IMO との対外的政策を認めることが可能である。

① ERIKA 号事故対策パッケージ第 I 提案

1) ERIKA 号事故翌年の年明け早々の 2000 年 1 月 6 日、欧州委員会運輸・エネルギー総局(DG-TREN)は、船舶検査の強化、海上安全に関わる既存の欧州連合指令の強化等を含む総合的な安全対策を打ち出すと言明し、2 月 10 日には後にアメリカの油濁防止法 OPA-90 と EUROPE を重ね合わせて Euro-OPA(あるいは ERIKA PACKAGE)(筆者注：まとめて ERIKA 事故対策パッケージ提案 I という。その後、2000 年 6 月から 12 月にかけて策定された 3 提案をとりまとめて「パッケージ提案 II」と呼称するため、これと区別するために用いられる呼称)と呼ばれることになる提案を公表した。これは、ポートステートコントロールに関する指令(95/21/EC)、船舶検査機関に関する指令(94/57/EC)の改正案及び欧州連合内のダブルハルトタンカーの早期導入に関する規則案であり¹⁷⁾、2000 年 3 月 21 日、欧州委員会は、COMMUNICATION(2000)142final として欧州議会及び閣僚理事会に対し提案した¹⁸⁾。以後、本提案については、共同決定手続(Co-decision process)¹⁹⁾に従って欧州議会及び閣僚理事会において審議されることとなった。この提案の冒頭、国際機関との関係について次のように記述し、IMO による国際的協調行動が不十分であるとして、欧州連合独自の対策の必要性を唱えている。

「はじめに」(INTRODUCTION²⁰⁾)

「ERIKA 号沈没事故の反動が示しているように、市民の意見はこれらの事故をもはや許容する状況にはない。共同体レベルでの厳格な行動を求める声が高まっている。海上安全に係る IMO の枠組みに基づく通常の国際行動では、このような災害に効果的に対応するには不十分である。IMO は重大なハンディキャップを負っている。それは、関係規則を世界的に適用することを確認する適当な方策が不十分であることである。このため、IMO 関係規則は同様の条件で適用されているということとはできない。過去数十年

間にわたる海上輸送の進展、特に便宜置籍船(この中には国際条約に基づく義務を履行しないものもある)の出現により、この現象はより顕著である。1990年代の中頃、また、特定多数決を適用以降、理事会が海上安全に関する共通政策を採択した。この共通政策とは、IMO基準が不十分と認められる場合に特別の共同体規定の採択を含むものである。欧州委員会は、迅速に対応することが可能な方策について提案し(筆者注: ERIKA号事故対策パッケージ第I提案)、また、長期間を要するより複雑な対応策については本年(2000年)末の提案(筆者注: ERIKA号事故対策パッケージ第II提案)に向け対応策を検討する予定である。欧州委員会は、米国において適用される法令と同様のスケジュール(トン数に応じ、2005年、2010年及び2015年に区分)により、シングルハルトンカーの禁止措置を図ることを提案する(筆者注: 米国適用法令とは、OPA90を指す。これは米国における地域規制である)。」(As the scale of reaction to the sinking of the Erika shows, public opinion is no longer prepared to tolerate such accidents. There have been calls for rigorous action at Community level, not least from the European Parliament¹ and the Council of Ministers. It has become clear that the normal framework for international action on maritime safety under the auspices of the International Maritime Organisation (IMO) falls short of what is needed to tackle the causes of such disasters effectively. The IMO suffers from a major handicap: the lack of proper means to verify how its regulations are applied throughout the world. As a result, IMO regulations are not applied everywhere with the same rigour. The evolution of maritime transport over the last few decades and in particular the emergence of "flags of convenience", some of which fail to live up to their obligations under the international conventions, is tending to aggravate this phenomenon. It was not until the middle of the 1990s and the advent of qualified majority voting that the Council adopted the first building blocks of a common maritime safety policy including:

- adoption of specific Community provisions where IMO standards are lacking or inadequate.

The Commission therefore proposes a number of measures that could be taken immediately, and longer-term, more complex measures which will be the subject of a second series of proposals towards the end of the year. It is proposed to generalise the ban on single hull oil tankers according to a timetable similar to that applied by the USA (2005, 2010 and 2015, depending on tonnage).

- 2) なお、ここでいう OPA90 は、1989 年 3 月にアラスカ沖で発生したタンカー Exxon Valdez 号の座礁事故²¹⁾を契機にアメリカが国際基準によることなく、同国独自に策定した法律である。5,000G/T 以上のものに対しダブルハル構造化が義務付け、新造船(1990 年 7 月 1 日以降に契約かつ 1994 年 1 月 2 日以降に引き渡されるもの)は発効後直ちに適用されることとなった。また、現存船については、1995 年から総トン数及び船齢に応じてダブルハル構造化が義務付けられることになり、5,000G/T 以上の全船舶について、シングルハルのものは 2010 年から、また、部分的にダブルハル(ダブルボトムまたはダブルサイドハル)のものについては、5 年遅れの 2015 年から完全にダブルハルを求めることとなっている。
- 3) 欧州委員会が ERIKA 号事故対策パッケージ第 I 提案によりダブルハルタンカー早期導入規則案を提案した時期での国際基準は、基本的には、1992 年 3 月の IMO 第 32 回海洋環境保護委員会 (MEPC32)において MARPOL73/78 条約付属書 I (油による汚染の防止のための規則)に導入された 13F 規則(新造油タンカー関係)及び 13G 規則(現存油タンカー関係)によるダブルハルタンカー導入基準である。これは、タンカー Exxon Valdez 号の座礁事故の直後に開催されたアルシェサミットで環境問題が討議され、IMO に対し油濁防止に関する行動計画を提示するよう要請を受けたことを契機し、その後、IMO の海洋環境保護委員会を中心に審議を行い、MARPOL73/78 条約改正によりタンカー構造規制を国際基準化し

たものである。この MARPOL 条約付属書 13F 及び 13G 規則に対しアメリカは自国で策定した OPA90 を独自に適用することにしており、この点について当時、日本船主協会関係者は「気掛かりなこととは、本問題に対する米国政府の反応である。既に制定された Oil Pollution Act 90 法を今回の国際合意に沿って改正し、一国独自の規制を排するように英断を望みたい」と述べ²²⁾、アメリカのダブルハルタンカー導入政策が国際基準に対し一方的な地域規制の性格を有していることを表している²³⁾。

- 4) ERIKA 号事故を踏まえ、欧州委員会が欧州連合におけるダブルハルタンカー導入について第 I パッケージで新規則策定のために提案したのは、1992 年に IMO で策定された MARPOL 条約 73/18 付属書 I 13F 及び 13G 規則の国際基準を超えてアメリカで導入された地域規制的性格を有する OPA90 に倣うものであった。これは、OPA90 と当時の MARPOL 条約 73/18 付属書 I 13F 及び 13G 規則のシングルハルタンカーフェーズアウトスケジュールの相違から、OPA90 の適用によりアメリカ水域から排除されたシングルハルタンカーが欧州水域を含む他国水域に締め出され、航行することに対する危惧を原因とするものである。この点について、欧州委員会の提案文書では次のように記述している²⁴⁾。

「アメリカと国際的システム(筆者注：OPA90 と MARPOL 73/78 条約の意)の相違のために、アメリカ水域の航行を禁止されたシングルハルタンカーは 2005 年以降、世界の他の水域を航行することになる。この水域には欧州水域を含むこととなり、このため、これら水域における汚染のリスクが増大することにつながるであろう。このため、欧州委員会は、共同体レベルにおいて、シングルハルタンカーをダブルハルまたは同等の安全基準に従うタンカーに代え、迅速に導入を図ることを提案する。新たなシステムはアメリカ水域から締め出される油タンカーが欧州水域での貿易活動に移ることを防止する観点から、アメリカの OPA90 で規定する船齢期限等と同等の内容としなければな

らない。」(because of the differences between the American and the international system, single hull tankers banned from American waters because of their age will begin, from 2005 onwards, to operate in other regions of the world, including the European Union, and lead to an increased risk of pollution in those areas. The Commission therefore proposes speeding up in the Community the replacement of single hull tankers by oil tankers complying with double hull or equivalent safety standards. This system must be aligned to the age limits and end-dates provided for in OPA 90, in order to prevent oil tankers banned from US waters from shifting their trades to Europe. The proposal will also reverse the ageing trend in the tanker fleet: new, double hull tonnage will replace the old single hull ships, thus ensuring better protection overall against the risk of accidental pollution.)

② 欧州議会第一読会審議

欧州委員会の提案を受け、欧州議会は共同決定手続に従い、2000年11月30日、第一読会を行った²⁵⁾。シングルハルタンカーのフェーズアウトスケジュールについては、欧州連合の審議と並行して開催されているIMOでの審議(第一読会直前のものとしては、第45回海洋環境保護委員会。2000年10月2日から10日開催)の審議結果を反映した内容に合わせ修正し、国際基準との調和を図る意図が認められる。

また、第一読会では、欧州委員会が策定した提案説明(Recital)に次の内容を追加した。「第一義的には、国際基準を策定する場であるIMOの条約審議を反映し、国際基準たるMARPOL73/78条約によるシングルハルタンカーフェーズアウト計画に従う」、「IMOにおいて一定期限までに改正条約を策定しない、または、実質的に欧州連合の基準に達しない場合に、欧州連合としての地域規制をとる」ことを議会の意見として提出している。

「修正案：新規提案説明25a」(Amendment 12 Recital (25a) (new))

「本規則は、現在MARPOL73/78条約の改正作業を行っている

IMOにおける審議状況を反映するものとする。改正MARPOL73/78条約は世界レベルでのタンカーの安全性を導入するものとするべきである。改正MARPOL73/78条約がIMOの計画期限である2001年4月までに採択されないことが明らかである場合、または、実質的な観点から本規則と異なる場合には、欧州連合はその水域内において、ダブルハルタンカー、または、シングルハルタンカーに係る同等設計基準の早期導入のために、一方的な対応をとるべきである。この場合には、当初の欧州委員会の提案を適切な文書とすべきである(筆者注:「当初の欧州委員会の提案」とはOPA90に倣うシングルハルタンカーフェーズアウトスケジュール等を意味する)。」 (this Regulation reflects the current state of negotiations in the IMO aimed at amending the Marpol Convention; an amended Marpol Convention should seek to introduce safe tankers worldwide; should it prove that the amended Marpol Convention is not forthcoming by the IMO's scheduled deadline of April 2001 or differs from this Regulation in substantial respects, the European Union should take a unilateral decision to proceed with the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design standards for single hull oil tankers in its waters; in this case, the original Commission proposal should constitute the relevant text;)

③ 欧州委員会修正提案

②の欧州議会第一読会結果(2000年11月30日)を踏まえ、欧州委員会は、2000年12月12日、ダブルハルタンカーの早期導入に関する規則案に係る修正提案を策定した。シングルハルタンカーのフェーズアウトスケジュールについては、IMO第45回海洋環境保護委員会(2000年10月2日から10日開催)で合意した内容を支持する欧州議会の第一読会結果を尊重している。修正提案の中で対外的政策に関連する記述は次の通りである²⁶⁾。

「欧州議会は、MARPOL73/78条約により現在発効しているスケジュールに関連し、欧州連合加盟国を旗国として運航し、または、

加盟国の港湾を出入りするシングルハルタンカーのフェーズアウトの迅速化を図ろうとする欧州委員会の意図を支持する。欧州議会はまた、同様の対策を地球レベルで執るべきとの欧州委員会及び閣僚理事会の見解に賛意を表する。IMOでは海洋環境保護委員会(Marine Environmental Protection Committee: MEPC)を開催し、MARPOL73/78条約付属書 I 13G規則の改正に係る審議を行った。条約規則の改正案は第45回海洋環境保護委員会(MEPC45。2000年10月2から10日開催)において合意に達した。欧州議会の第一読会結果は、このMEPC45で合意された改正案を基本とするものであり、欧州委員会は当初提案との関係において受け入れ可能であると判断する。このため、欧州委員会は、調和の観点から、シングルハルタンカーのフェーズアウトスケジュールに係る欧州議会の修正については、先述MARPOL73/78条約付属書 I 13G規則の規定に沿ったものであり、これを受け入れる。しかしながら、政治的要素を含む提案説明を含む修正については、法的文書に適合しないため、この点については受け入れることはできない²⁷⁾。」(The European Parliament supports the Commission's initiative to ensure the acceleration of the phasing out of single hull oil tankers operating under the flag of the Member States or in traffic to and from EU ports, in relation to the timetable currently in force through the International Convention on the Prevention of Pollution from Ships (Marpol 73/78). The European Parliament also shares the view of the European Commission and of the Council, that similar measures should be taken at global level. The International Maritime Organisation convened its Marine Environmental Protection Committee(MEPC) to prepare an amendment to the MARPOL 73/78 Regulation 13 G of Annex I to this effect. This draft amendment was agreed by MEPC in its 45th session on 2 to 6 October 2000. The amendments adopted by the European Parliament are based on the draft MEPC text, which the Commission finds acceptable in relation to its original proposal. The Commission

therefore, in the interest of harmonisation, accepts the amendments by the European Parliament concerning the phase out schedule for single hull tankers, since the proposed schedule is in line with the aforementioned new wording of Regulation 13 G of Annex I of the Marpol convention. The Commission can however not accept:

- the amendment including a recital with a political statement not suitable for a legislative text, which has no equivalence in the Article of the Directive.)

④ 運輸閣僚理事会結論

2000 年 12 月 20 日付け、運輸閣僚理事会審議結果に関する広報資料によれば、IMO において審議しているシングルハルタンカーのフェーズアウトスケジュールに関する条約改正案と欧州連合の規則案の関係について次の通り記述している²⁸⁾。基本的には IMO での条約審議の動きに協調する姿勢を示しているものの、2001 年 6 月をシングルハルタンカー規制措置導入に係る一定の期限とし、第 46 回海洋環境保護委員会(2001 年 4 月)で条約が採択されない場合には、欧州連合独自の地域規制を行うことも一案とする立場を有している。

「ニースで開催された『早期に海上安全に関する規定を採択する』旨の欧州理事会の要請に対応し、閣僚理事会及び欧州委員会はシングルハルタンカーの早期フェーズアウトに係る共同体規定を 2001 年 6 月末までに採択するという方針を再確認する。閣僚理事会は、2000 年 10 年に採択した次の共通アプローチを確認するとともに、IMO で行っている審議を基本路線として対応を継続する。2001 年 4 月に開催が予定されている IMO の第 46 回海洋環境保護委員会において合意(2000 年 10 月の運輸閣僚理事会共通アプローチ、特にフェーズアウトの最終期限を含む)に達するのであれば、運輸閣僚理事会では直ちに、その合意について共同体法令としての導入を図るために文書を採択する。IMO においてこのような合意に至らないのであれば、運輸閣僚理事会は 2001 年 6 月までに、欧州議会の第一読会結果及び修正版欧州委員会提案に基づき、運

輸閣僚理事会共通アプローチ(2000年10月)を取り込む共通の立場を採択する。] ("In response to the request by the Nice European Council to adopt provisions on maritime safety as soon as possible, the Council and the Commission reaffirm their determination that satisfactory Community provisions on the accelerated phasing out of single-hull tankers will be adopted by the end of June 2001. The Council confirms its common approach adopted by the Council in October 2000, restated below, and agrees to continue to act on that basis in the negotiations under way at the IMO. If the IMO reaches agreement at its April meeting, including the essential points of the Council's common approach of October, in particular the final dates for phasing out, the Council undertakes to adopt a text immediately which will transpose that agreement into Community law. If the IMO does not reach such an agreement, the Council undertakes to adopt by June 2001 a common position incorporating that approach, on the basis of the first reading by the European Parliament and of the amended Commission proposal.")

⑤ 運輸閣僚理事会共通の立場

2001年8月7日、運輸閣僚理事会は共通の立場を採択した²⁹⁾。当初、欧州連合はアメリカのOPA90と同様のシングルハルフェーズアウトスケジュール(トン数に応じ、期限を2005年、2010年または2015年とする)の導入を目指し、これが受け入れられない場合には欧州域での地域規制の導入の可能性についても示唆していた。これに対し、IMOの海洋環境保護委員会での改正条約案採択においてはカテゴリー2及び3のタンカーについては2015年のフェーズアウト期限に対し一定の緩和措置が盛り込まれると同時に、他方においては締約国は自国の港、沖合施設に入域することをIMOを通じ拒否できる旨の規定が追加され³⁰⁾、欧州連合加盟国は入域拒否権限を行使することにより、海洋環境保護委員会で採択した改正条約を受け入れることとなった³¹⁾。共通の立場は次の通りである。

「I. はじめに」 (INTRODUCTION)

「閣僚理事会は、共通の立場の採択に当たり、欧州議会第一読会結果等、また、IMOの2001年4月に開催した第46回海洋環境保護委員会における MARPOL73/78 条約付属書 I 13G 規則改正の結果(MEPC Resolution 95(46)及び 94(46))について考慮した。(In adopting its position the Council took account of the European Parliament's first reading and of the opinion of the Economic and Social Committee, the opinion of the Committee of the Regions and the Commission's amended proposal. It also took account of the outcome of negotiations in the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organisation on the same subject, in particular the adoption by that organisation of the amendments to Regulation 13G of Annex I to the Marpol Convention.)

「II. 共通の立場の分析」(ANALYSIS OF THE COMMON POSITION)

「運輸閣僚理事会は、アメリカで採択されたスケジュール(筆者注: "OPA90"に規定するシングルハルタンカーフェーズアウトスケジュールの意)に沿った計画(トン数に応じ、期限を2005年、2010年または2015年とする)でシングルハルタンカーの禁止を迅速化するための欧州委員会提案に対し基本的に合意する。国際的海上輸送の形態を考慮し、多数の国を旗国とする船舶が海洋環境及び沿岸住民に対しリスクをもたらす可能性があるため、運輸閣僚理事会は、できるだけ多くの国々が参画するIMOの幅広い枠組みによる改善策の確立を支持するものである。このため、閣僚理事会は、2000年10月に共通アプローチを定め、IMOでの欧州連合加盟国による一定の基準を示した、欧州連合加盟国による貢献により、IMOでは2001年4月、第46回海洋環境保護委員会で2つの決議を採択した。これはMARPOL73/78条約の関連規定を改正するものである。欧州連合の共通アプローチの主要要素は国際規定に導入されている。これは船舶の引き渡し日に関連し欧州議会による提案に追加されたものである。運輸閣僚理事会は、IMOで採択された合意をこの共

通の立場の採択によって共同体法令に導入する。」 (The Council agreed on the general principle of the Commission proposal, which aimed to speed up the banning of single-hull carriers following a timetable close to that adopted by the United States of America: by 2005, 2010 or 2015, depending on the tonnage. Given the international nature of sea traffic, the Council decided to favour an approach in the broader framework of the International Maritime Organisation (IMO) in order to involve in the process the greatest possible number of States whose vessels could present a risk to the marine environment and coastal populations. For that reason, in October 2000 it defined a common approach to be defended by EU Member States in the IMO. Following negotiations in which the contribution of EU Member States was significant, two Resolutions were adopted in the IMO in April 2001, aimed at amending the relevant provisions of the Marpol Convention. It should be noted that the essential components of the EU's common approach, to which was added an idea introduced by the European Parliament regarding the anniversary of the date of delivery of the vessel, are included in the international texts. The Council then transposed the agreement concluded in the IMO into Community legislation by adoption of its Common Position.)

「III. 欧州議会による修正提案」(AMENDMENTS PROPOSED BY THE EUROPEAN PARLIAMENT)

「欧州議会は、2000年11月の第一読会においてRapporteurである Mr. Hatzidaskisの報告を採用した。ここでは、「海上輸送産業の国際性、及び、船舶が公海という高大な海域を航行することを考慮し、海上安全を改善する措置については、可能な限り、国際レベルで採択・実行することを求める」との前提に立ち、「国際レベルで解決策を模索するべきである」としている。欧州議会第一読会の結果はこの見解を反映し、運輸閣僚理事会の共通アプローチの主要要素とともに、その時点で進行中であったIMOにおける協議を取り

込んでいる。閣僚理事会としても、欧州議会の方針を支持する。欧州議会第一読会の意見と運輸閣僚理事会の共通の立場の間の相違点は、IMOの審議状況及びその結果によるものである。一例を挙げれば、欧州連合加盟国は2010年及び2015年以降、加盟国の管轄権の下にある港湾及び沖合施設へのシングルハルタンカーの入域を拒否することが認められる規定を追加したことである。」

(Parliament, in adopting its first-reading opinion in November 2000, followed the rapporteur, Mr Hatzidakis, who expressed the view that, 'given the international nature of the shipping industry and of the high seas on which it operates to a large extent, it is desirable for measures to improve safety at sea to be adopted and implemented as far as possible at international level' and therefore stressed that 'a solution should be sought at international level'. Parliament's first-reading opinion reflects this concern and in great part reflects the partial outcome of the negotiations, then still in progress, in the IMO, as well as the essential components of the Council's common approach. The Council has kept to the same view as the European Parliament, and the differences between Parliament's first-reading opinion and the Council's Common Position are due to the continuation and completion of the negotiations in the IMO. For example, that is why a provision has been added to the Common Position on the refusal of EU Member States to allow single-hull vessels into their ports and terminals in seas under their jurisdictions after 2010 and 2015.)

〔以下、次号に続く〕

1) ADS-Insight 社については次のウェブサイトを参照。

Available at

<http://www.ads-insight.com/index.jsp> (5 November 2007).

2) Mr. Ketil DJONNE, 2007, "An Introduction to the European Commission's Proposal for a Third Maritime Safety Package", "The 2nd Oxford-Kobe International Maritime Seminar SEMINAR, PROGRAMME PAPERS, ABSTRACTS", 68-75.

3) この説明は、口頭でなされたものであり、前掲 2) の ABSTRACTS にはこれに該当する記述はない。

4) Council Resolution of 8 June 1993 on a common policy on safe seas, Official Journal C271, 7 October 1993, 1-3.

Available at

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993Y1007\(01\):EN:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993Y1007(01):EN:HTML) (5 November 2007).

5) BRAER 号事故の概要は次の通り(国土交通省ホームページから引用)。

Available at

<http://www.mlit.go.jp/kaiji/seasafe/safety11.html> (11 November 2007).

リベリア籍の大型タンカー・ブレア号(89,730dwt)が、1993年1月に英国北部シェットランド諸島で座礁し、ノルウェー産の軽質原油約84,000トンを出した。ブレア号はカナダ(ケベック)に向けて航行中であつたが、空気が損傷し、燃料に海水が混入したことにより、機関が停止した。その後、救助活動が行われたが、荒天に災いされ、座礁に至つた。事故後、燃料管の二重化、タンカーへの非常用曳航装置の義務付け等の再発防止策が国際海事機関(IMO)で検討され、1994年に海上人命安全条約(SOLAS)が改正された。

6) 欧州連合加盟国の状況は次の通り。

(1)2004年4月まで: 15 カ国

ベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、ドイツ、フランス、イタリア、イギリス、アイルランド、デンマーク、ギリシャ、スペイン、ポルトガル、オーストリア、フィンランド、スウェーデン

(2)2004年5月から: 25 カ国

10 カ国加盟(ポーランド、ハンガリー、チェコ、スロヴァキア、スロヴェニア、エストニア、ラトヴィア、リトアニア、キプロス(南キプロスのみ)、マルタ)

(3)2007年1月から: 27 カ国

2 カ国加盟(ブルガリア、ルーマニア)

7) 前掲 4) 参照。

8) GREEN PAPER, Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, "How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean" attributed to Arthur C. Clarke

Available at

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf (11 October 2007).

9) COMMUNICATION FROM THE COMMISSION, An Integrated Maritime Policy for the European Union, Brussels, 10 October 2007, COM(2007)575 provisional version.

Available at

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/EN_IMP_communication_draft_COM_575.pdf (11 October 2007).

10) SEC(2002)381, (9 April 2002)

Available at

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52002SC0381\(02\):EN:NOT](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52002SC0381(02):EN:NOT) (11 October 2007).

11) COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, Accompanying document to the

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION, An Integrated Maritime Policy for the European Union, Action Plan, Brussels, 10 October 2007, SEC(2007)1728 provisional version.

Available at

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/EN_Action_plan_draft.pdf (11 October 2007).

12) MARITIME TRANSPORT POLICY, 1.

Available at

http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/maritime_transport_policy_en.pdf#search='Maritime Transport Policy' (15 October 2007).

13) 前掲 12), 8.

14) 実際に、欧州委員会は 2005 年 11 月 23 日、MARE 報告書の内容を踏まえ、海上安全パッケージⅢを提案した。

15) Report on improving safety at sea(2003/2235(INI)), Temporary Committee on improving safety at sea, FINAL, A5-0257/2004, 7 April 2004, 10.

Available at

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2004-0257+0+DOC+PDF+V0//EN> (15 October 2007).

16) 赤塚宏一, 2000, 「エリカ号事故と欧州」『海運』日本海運集会所, 2000 年 6 月号, 8.

17) 前掲 16)10.

18) COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL ON THE SAFETY OF THE SEABORNE OIL TANKER, Brussels, 21.2.2000, COM(2000)142 final.

Available at

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2000/com2000_0142en01.pdf (15 October 2007).

19) 欧州連合の意思決定手続の一つで、閣僚理事会と欧州議会が同等の権限を有するもので、最終決定までに、閣僚理事会及び欧州議会でそれぞれ第二読会まで行われる。第二読会後に閣僚理事会が提案する「共通の立場」(Common Position、修正案)に欧州議会が合意できない場合、「合同調停委員会」が設置され、共同案を検討することになるが、共同案作成に至らない場合等には、法案は廃案となる。この共同決定手続については、ADS-Insight 社作成の次のチャートを参照。

Available at

<http://www.ads-insight.com/tools.jsp> (11 November 2007).

20) 前掲 18) 4-5.

21) Exxon Valdez 号事故の概要は次の通り(国土交通省ホームページから引用)。

Available at

<http://www.mlit.go.jp/kaiji/seasafe/safety11.html> (17 October 2007).

1989 年 3 月 24 日未明、米国エクソン社の V L C C エクソンバルディス号(214,861dwt, 船齢 3 年)がアラスカのプリンス・ウィリアム湾で座礁した。本船は、アラスカ原油約 20 万トン満載し、アラスカ州バルディス石油基地からロサンゼルスに向け航行中であつた。座礁により、11 の貨物油タンクのうち 8 タンクが、また、5 のバラストタンクのうち 3 タンクが損傷し、事故発生後、数時間の内に船底破口部から原油約 4 万トンが流出した。この油流出により 2,400km にわたる海岸線が汚染され、米国沿岸での過去最大規模と言われる甚大な海洋汚染を引き起こした。この事故を契機として、国際海事機関(IMO)において、事故の再発防止対策が検討され、大規模な油流出事故への国際協力の枠組みを定めた OPRC 条約が 1990 年に締結され、さらに、1992 年には海洋汚染防止条約(MARPOL)が改正され、タンカーに二重船殻構造が強化された。

- 22) 荻野 照, 1992, 「タンカーの構造規制問題の決着に思う」『船協月報』日本船主協会, 1992 年 4 月号, 3.
- 23) OPA90 と MEPC32(1992.3)採択の MARPOL 条約付属書 13F 及び 13G 規則の比較については、以下の資料などを参照。
1990, 「内外情報 米国の油濁防止法の成立」『船協月報』日本船主協会, 1990 年 9 月号, 42-43.
山名俊茂, 1992, 「タンカーの構造規則改正とその影響 IMO 第 32 回 MEPC 会議報告」『海運』日本海運集会所, 1992 年 5 月号, 45-55.
- 24) 前掲 18) 26.
- 25) The European Parliament Opinion of 1st Reading on Proposal for a European parliament and Council regulation on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design standards for single hull tankers.
Available at
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2001/c_228/c_22820010813en01400149.pdf
(24 October 2007)
- 26) Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers, Brussels, 12.12.2000, COM(2000)848 final, 2.
Available at
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2000/com2000_0848en01.pdf (24 October 2007).
- 27) 前掲 25), 143, Amendment12 記述修正と思われる。
- 28) 第 2324 回運輸関係理事会審議結果広報資料。
Available at
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/00/470&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> (26 October 2007)
- 29) Common Position (EC) No 35/2001(8 August 2001), Official Journal of the European Communities, OJ C/2001/307/41.
Available at
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2001/c_307/c_30720011031en0410048.pdf
(26 October 2007).
- 30) IMO 第 46 回海洋環境保護委員会の審議結果については、2001, 「 SHIPPING フラッシュ シングルハルタンカーの使用期限は原則として 2015 年」『せんきょう』日本船主協会, 2001 年 5 月号, 2-5.
- 31) 欧州連合は、IMO 第 46 回海洋環境保護委員会で MARPOL73/78 条約改正案の採択に当たり、当時の議長国であったスウェーデンが欧州連合加盟国を代表し、「欧州連合加盟国は、妥協案を受け入れる」、「緩和措置に係るタンカーについては、2015 年以降、欧州連合加盟国の港、沖合施設への入域を拒否する」旨発言している(IMO 第 46 回海洋環境保護委員会報告書, MEPC46/23, 21-22 参照)。
Available at
http://www.imodocs.imo.org/log_page.html?lang=english&username=JAPAN-A&pdf_location=%2FEnglish-pdf%2Fmepc%2F46%2F23.pdf (11 November 2007).