

欧州企業経営戦略調査

欧州造船企業経営と安全・環境基準との 関連について

2007年3月

日本船舶輸出組合

はじめに

海上安全および海洋環境保護に対する要求は年々高まりつつあり、IMO（国際海事機関）における安全・環境基準が船舶の設計・建造・メンテナンス・リサイクルに与える影響が増大している。この傾向をふまえ、IMOにおけるオブザーバー資格を造船関係団体としては唯一有している CESA（欧州造船工業協議会）も、IMO における基準作成に積極的に関与・貢献していくことをコミットしており、規制に係る活動について綿密な業界内調整を行う体制を整えている。

安全基準の分野で造船業に大きな影響を与える動きの一つが「ゴールベースの新造船構造基準（GBS）」である。これは、船舶の構造強度に関して一定の目標を定め、これを達成するための規則を制定していくもので、現在議論されている構造機能要件の中で船舶の設計・建造に特に影響を与えるものとして、設計寿命は 25 年、設計に用いる波浪条件は北大西洋とすることなどがある。

また、船舶の仕様を細かく規定するルールから、船舶が遭遇しうる危険（ハザード）のシナリオを想定してリスクを評価する手法に基づく柔軟な安全・環境基準へと移行していくトレンドをふまえ、欧州海事業界は、革新的なデザインにより競争力を向上させるために SAFEDOR プロジェクトを発足させている。

さらに、EU においては、いわゆる「船級指令」（船舶検査の認定代行機関に関する共通基準：Directive 2001/105/EC）の改正が検討されており、EU 各国が認定する船級協会の基準が強化されることとなっている。この改正案においては、新造船建造工程における船級協会の機能と透明性に焦点が当てられており、日本の造船所においても、船級協会との関わり方が大きく変わってくることが予想される。

本調査では、安全・環境分野における規制の動向と造船企業経営の関係が深くなってきた状況をふまえ、IMO や EU における動きを、欧州造船業界が企業戦略上どのようにとらえているのかを調査したものである。

2007年3月

ジャパン・シップ・センター

目 次

はじめに

第一部 欧州造船業の GBS、SAFEDOR、その他の新規規則動向に対する考え方 . 1

1. 序文	1
1.1 問題意識と調査目的	1
1.2 調査方法	2
2. 経緯と背景	4
2.1 GBS	4
2.2 SAFEDOR	5
2.3 欧州造船業の考えに影響を与える要素	7
3. 調査結果	11
3.1 GBS	11
3.2 SAFEDOR	15
3.3 その他の新規規則の動向	16
4. まとめ	17
4.1 GBS	17
4.2 SAFEDOR	18
4.3 その他の新規規則動向	19

第二部 欧州船級指令（「船舶検査団体及び海事主管庁の関連活動のための共通規則と規格」）の動向 20 |

1. 認定代行機関の規制化- 政治的背景と進展	20
1.1 1994 年採択時の指令 94/57/EC	20
1.2 エリカ号事故後の指令改正	21
1.3 2つの「エリカ号海上安全パッケージ」の更なる影響	22
1.4 プレステージ号の沈没事故	23
1.5 欧州委による R0 の監査	23
2. 第 3 次海上安全パッケージにおける船級指令と造船業界に関連する事項	25
3. 欧州議会、EU 加盟国、関連業界の当初の反応	29
3.1 手続き進行状況	29
3.2 欧州議会の反応	29

3.3	加盟国（理事会）の反応.....	32
3.4	関連業界の反応.....	32
4.	まとめ：3MSPにおける船級協会に関する提案と造船業への将来影響.	34

付録1 GBS の定義

付録2 安全・環境基準が造船業界に与える影響—CESS（造船関連専門委員会）の意見

付録3 CESA（欧州造船協議会）2005-2006年版報告書抜粋—安全及び環境関連

付録4 欧州船級指令 - 94/57/ECに2001年改正（2001/105/EC）を取り入れたもの -

第一部 欧州造船業の GBS、SAFEDOR、その他の新規規則動向に対する考え方

1. 序文

1.1 問題意識と調査目的

1.1.1 ゴールベースの新造船構造基準 (Goal-based Standards for New Ship Construction : GBS)

GBSが、25年未満の設計寿命や北大西洋の環境に基づく環境条件などの機能要件を設定することにより、すべての船種が単純により厚い鋼板を使用することで基準を満たすようなことにならないかと懸念される。重装甲の輸送船で石油や穀物を輸送するのは非効率であり、また、技術を基盤とする造船先進国を造船開発途上国と同じ土俵まで引きずりおろすことになりかねない。GBSが設計フィロソフィーや建造方法に与える影響について、欧州造船業界がどのように捉えているか、その影響をふまえてどのような商品開発戦略を考えているかを調査することを目的とした。

1.1.2 SAFEDOR

欧州諸国と日本は、「安全レベルアプローチ」(IMOにおいてはSafety level approachという用語が正式に用いられている。かつてはrisk-based approachと呼ばれていた。本報告では、広く使われている通称として、「リスクベース・アプローチ」と称する)を推進しており、欧州には、リスクベースの造船設計を促進するプロジェクト、SAFEDORがある。欧州造船部門がSAFEDORに抱く期待は何か、また、仕様詳細規定型(prescriptive)ルールでなく、リスク評価に基づく基準が幅広く導入された際に、どのようなデザインイノベーションが可能と欧州造船業界が考えているかについて調査することを目的とした。

1.1.3 その他の新規規則動向

欧州造船部門が特に関心を抱いているその他の新規規則動向はあるか、これらは、コストに関わる問題を懸念しているか、あるいは、より厳格な規則が新たなビジネス機会をもたらす可能性があると考えているかについて調査することを目的とした。

1.2 調査方法

2007年1月にインタビューを実施して欧州造船業界組織及び造船所を対象としたリサーチを行った。インタビューの実施先は、欧州造船協議会（CESA）及び14カ国の造船工業会など、以下のとおり。

- Association of Finnish Marine Industries（フィンランド）
- Asociacion des Industrias Maritimas（ポルトガル）
- The Association of Polish Maritime Industries（ポーランド）
- ASSONAVE（イタリア）
- Croatian Shipbuilding Corporation（クロアチア）
- CSCN（フランス）
- Danish Maritime（デンマーク）
- The Association of Hellenic Shipbuilders and Shiprepairers（ギリシャ）
- Norsk Industri Skipindustriens（ノルウェー）
- Shipbuilders and Shiprepaires Association（イギリス）
- UNINAVE（スペイン）
- VNSI（オランダ）
- VSM（ドイツ）
- ANCONAV（ルーマニア）

12の組織から回答があった。回答が得られなかったケースの一つでは、組織内に英語を話す対応者が見つからなかった。もう一つケースでは、組織がCESAの意見を尊重するとして意見表明を控えた。

加えて16の個別造船所にもコンタクトしたが、意味のある意見交換が可能だっ

たのは、このうちの6造船所に限られた。すべての造船所は、IMOで進行中の作業について少なくとも曖昧な知識を持っていたが、多くは明確な意見は持っていなかった。SAFEDOR についても同様に、大半はこの計画について聞いたことはあるが、直接関与している造船所以外は、同問題に関して特別な意見は表明しなかった。

2. 経緯と背景

2.1 GBS

国際海事機関（IMO）の海上安全委員会（MSC）は、海上人命安全条約（SOLAS条約）¹へのGBSの導入を検討している。このことは、船の安全性を管理する一連の仕様詳細規定型ルール（prescriptive rules）を作成、公表する代りに、安全性についてのゴールを確立することであり、これらのゴールがいかに達成されるかを決定し、かつゴールが達成されていることを証明するのは、造船所、船主・オペレータ、旗国、船級協会の任務となる。

本調査に関連する主要な変化は、SOLAS条約の規定が、これまでは運航の安全性や救命・救助を中心としていたのに対して、構造設計・建造を対象とするまでに拡大されるということである。SOLAS条約の改正については依然審議中であるが、現時点において、機能要件に盛り込まれた船舶設計・建造に関わる項目のうち、主要なものは、

1. すべての船舶は最低25年の設計寿命を持つべきである。
2. すべての船舶は北大西洋の環境条件に応じて設計されるべきである。

であり、このほかにも、疲労寿命、腐食予防策（塗装）、建造品質基準、検査なども盛り込まれる見通しである。

基準に関する審議は海上安全委員会（MSC）²が主導している。第78回海上安全委員会（MSC78）では、バハマ、ギリシャ及び国際船級協会連合（IACS）の提案に基づいた原則、すなわち、本調査の付録1に記載された5階層アプローチを発展させることで原則合意した。すなわち、第1階層から第3階層まではIMOで策定されるGBSを構成するものであり、第4階層から第5階層は船級協会その他の認定団体（RO）及び業界団体が策定した、あるいは策定する規則から成り立つことで合意した。MSCでは大きく分けて二つの勢力があり、ギリシャとバハマが推進しているのは、IACSの共通構造規則（CSR）に基づいた仕様詳細規定型ルールをベ

¹ GBSに関する情報は、http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1017を参照。

² H. Hoppe 作成の「ゴールベースの基準 - 国際的な新造船建造規則への新アプローチ（Goal-based standards - a new approach to the international regulation of ship construction）」は上記サイトで入手できる。

ースとするアプローチであり、現行のCSRが対象とするバルクキャリアとタンカーからすべての船種に拡大しようとするものである。他方は、個々の船舶の性質とそれぞれの運航形態を考慮し、仕様を詳細に規定するのではなく、広範なゴールに基づいたリスクベースのアプローチを指向する勢力である。

2006年12月にトルコのイスタンブールにおいて開催された第 82回海上安全委員会（MSC82）では、バルクキャリア及びタンカーのための共通構造規制（CSR）を、GBSのゴールや機能要件に合致していることを検証する手続き規則（Tier III）を適切なものにするための試行プロジェクト（pilot project）における対象規則として用いることを決定した。この方向への反対の趣旨は、かかる提案は単に構造規則を船級協会からIMOに移行するのみであり、革新的設計を可能にしないというものである。ただし、今回の試行プロジェクトは、CSRそのものの評価ではなく、Tier IIIを適切なものとするための検討作業における実例としてCSRを使用するものと理解されている。

IMOは2010年の採択を目指して作業を進めているが、GBSの導入時期は明示されていない。

2.2 SAFEDOR

SAFEDOR³（EU project number IP-516278）は、欧州委員会の研究開発に関する「第6次枠組み計画（FP6）」における最初の「統合」プロジェクトで、「持続可能な陸上・海上輸送プログラム（sustainable surface transport programme）」としての資金援助を受ける。主要目的は、海上輸送の安全性を向上させると同時に、欧州海事産業の競争力を向上させることである。プロジェクトの予算総額は2000万ユーロで、このうち1200万ユーロは欧州委員会が負担する。残りはプロジェクト参加組織が負担する。プログラムの実施期間は 2005年2月から2009年1月までの4年間。

プロジェクトの主要目的は、海事産業にリスクベースの規制の枠組みを提供し、安全性を最優先したアプローチを容易にすると共に、包括的システムの構築という難題に取り組むための設計ツールを開発することである。プロジェクトは、

³ Safedor に関する詳細な情報は、www.safedor.org で入手できる。

システム開発を容易にし、それが機能することを証明するための設計技術と実際の設計（クルーズ船2隻、フェリー3隻、ガスタンカー1隻、コンテナ船1隻、石油タンカー1隻）を含んでいる。

SAFEDOR コンソーシアムの構成メンバーは全53で、ドイツ船級協会（Germanischer Lloyd classification society: GL）がプロジェクトマネージャーを務める。運営委員会は、プロジェクトに関与する海事産業の多様な部門を代表する以下のメンバーで構成される。

- ・ 運営委員会委員長及びプロジェクトマネージャーをGLが努めるほかに、船級協会代表は、DNV（ノルウェー船級協会）。
- ・ 船主代表は、Carnival PLC。
- ・ 旗国政府代表は、Danish Maritime Authority（デンマーク海事庁）。
- ・ 船員代表は、International Transport Workers Federation。
- ・ 造船所代表は、Navantia（スペイン）。
- ・ 船用機器製造業者代表は、SAM Electronics（ドイツ）。
- ・ 大学及び研究機関代表は、Universities of Glasgow and Strathclyde（イギリス）。

コンソーシアムの構成メンバーのタイプ別分布は図2.1のとおり。

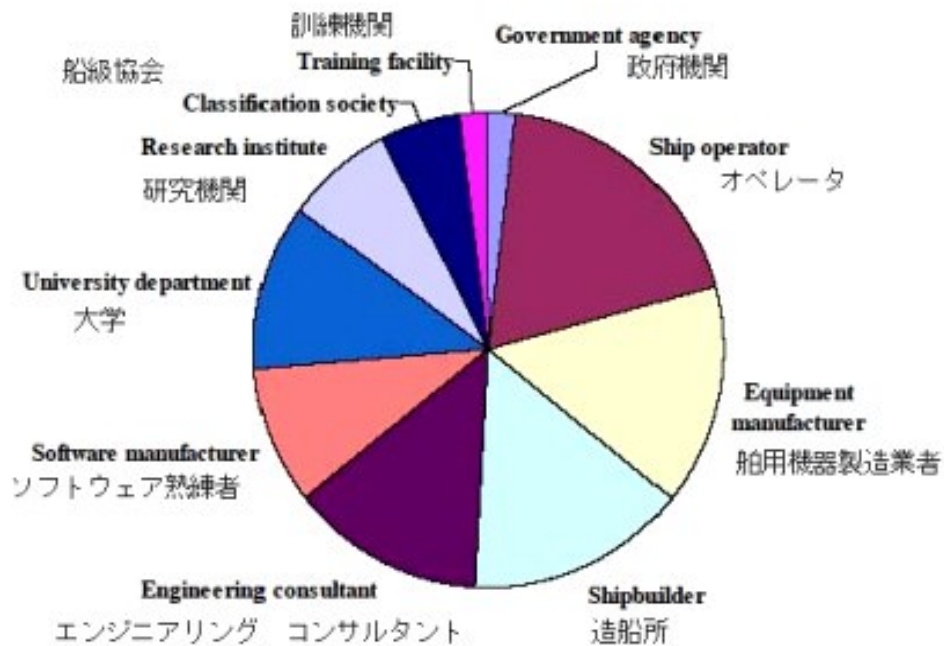


図2.1- SAFEDOR のコンソーシアム構成メンバーのタイプ別分布

造船所はプログラムの中では少数であり、53の構成メンバーに含まれる造船所は以下の6造船所のみである。

- Navantia、スペイン
- Fincantieri、イタリア
- Flensburger、ドイツ
- Aker MTW、ドイツ
- Aker Yards SA (旧 Chantiers de l' Atlantique)、フランス
- Meyer Werft、ドイツ

この参加企業等のタイプ別分布は重要であり、調査結果において後述する。

2.3 欧州造船業の考えに影響を与える要素

調査結果を正しく理解するには、規制動向への姿勢に関する日本と欧州の造船

業界の根本的な相違を理解する必要がある。

2.3.1 製品戦略の相違

日本と欧州の造船業の製品フォーカスには根本的な相違がある。2006年の新造船建造量と手持ち工事量に基づく、日本の建造量（CGT）の59%はバルクキャリアとタンカーが占める。欧州の建造量にこれらが占める割合は8%に過ぎない。

（図2.2及び図2.3）

建造量（単位：GGT）

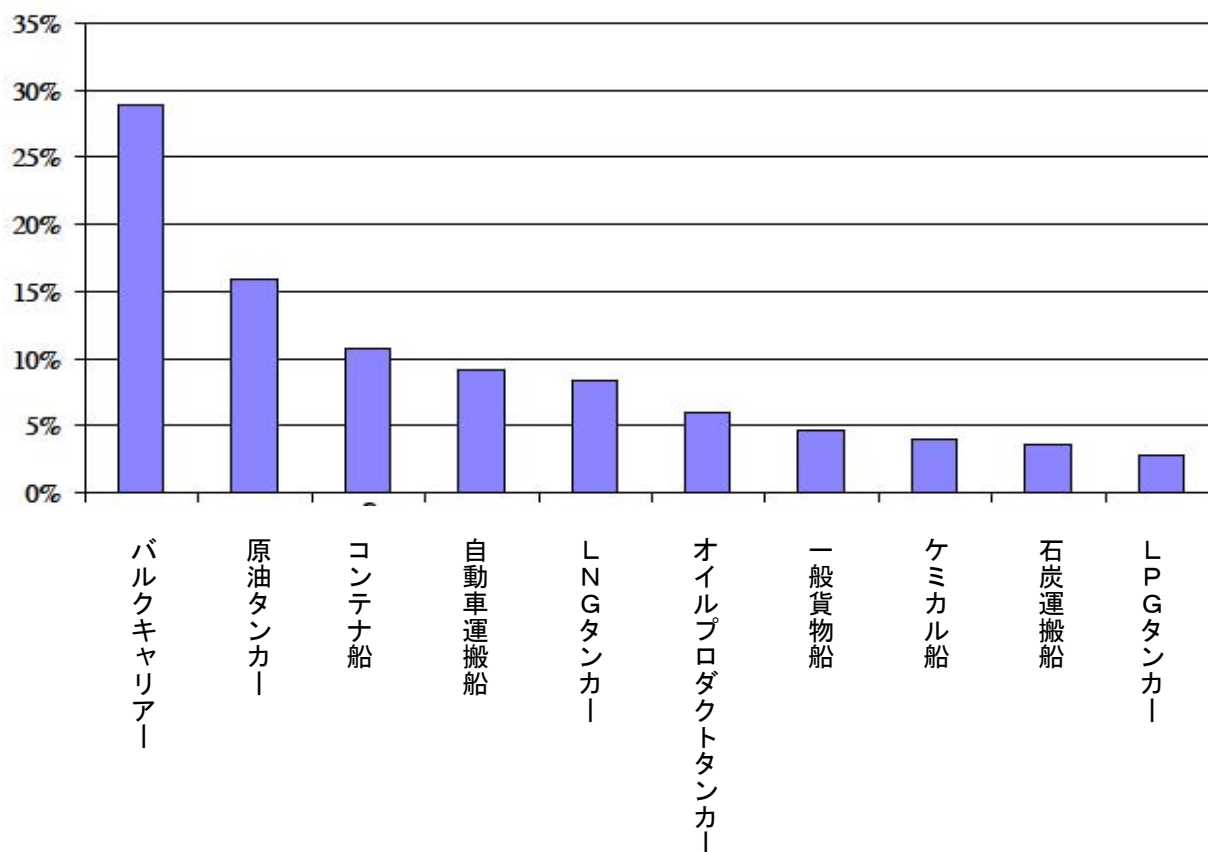


図 2.2—日本造船業の船型フォーカス(2006 年)⁴

⁴ ロイター統計

建造量（単位：GGT）

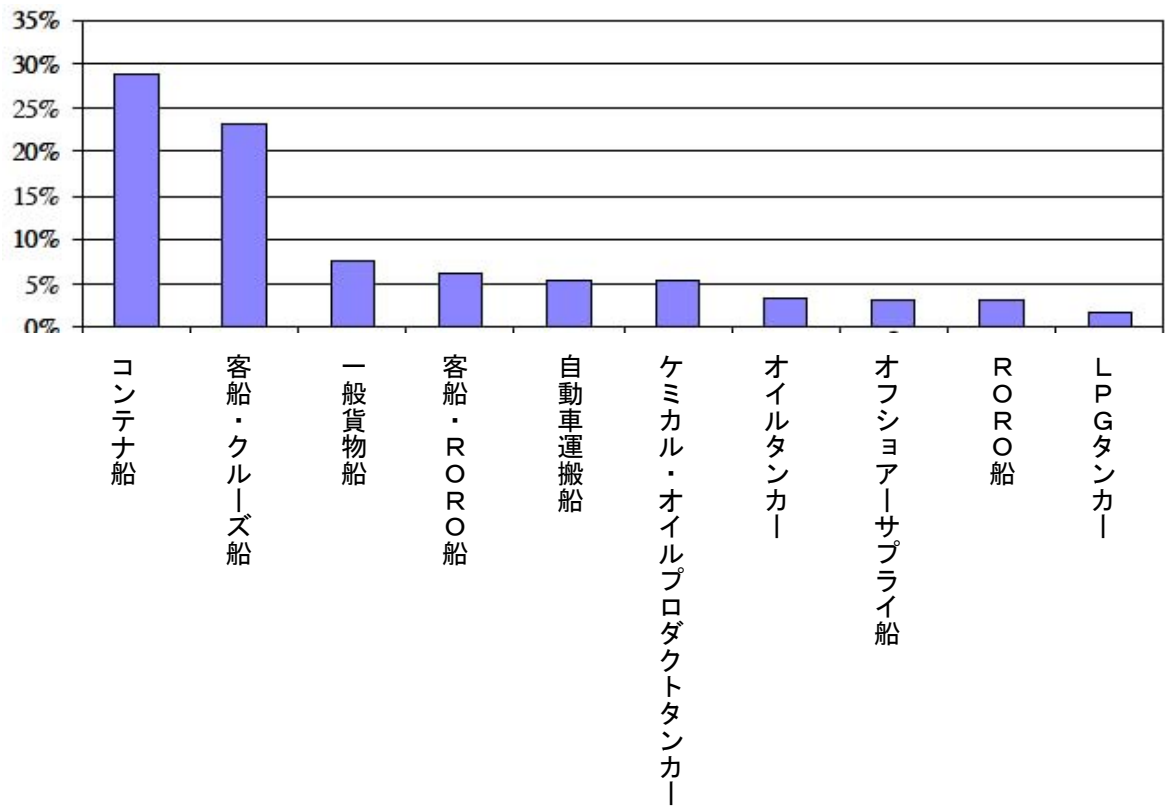


図2.3- 欧州造船部門の主要プロダクト・フォーカス（2006年）⁵

欧州では現在バルクキャリアは建造されておらず、クロアチアの限られた造船所のみが依然としてかなりの量のタンカーを受注する。こうした背景において、共通構造規則（CSR）の2006年導入は、欧州に微小な影響しか及ぼさず、欧州造船業界はこれらの規則変更にはほとんど動揺しなかった。このことは、欧州造船業界によるIMOの作業動向の受け止め方にも反映されている。CSRの適用拡大により考えられる否定的な影響は、欧州では日本以上にさらに遠いものと映っている。反面、多くの欧州造船所が客船及びその他技術要求の高い船種に焦点を置いていることは、厳格な安全基準と革新性を最優先にした設計が、欧州の船舶設計においてすでに共通の特徴となっていることを意味する。

⁵ ロイド統計

【補足説明】

日本を含めて世界の造船業界は、CSRについても GBS についても、それ自体については支持している。しかしながら、現状の CSR を適用することによる船体重量増加は、日本の業界の試算によれば、タンカーで 5～8%、バルカーで 6～9% となり、CSR 適用前に IACS がアナウンスした数値（タンカーで 4%、バルカーで 4%）を大きく超えている。また、日本業界にとっての最大の懸念は、GBS の Tier III（適合性検証）において、腐食代や強度安全率等に関する数値基準を記載する案があり、このような提案が採用された場合には構造寸法の大幅な見直しが必要となること、その場合、CSR による重量増加に上乗せで、GBS の影響で加わり、合計で 15～20% にも至る重量増になりかねないことである。かかる懸念は C E S S（造船問題専門委員会）を通じて日韓中欧の造船業界で共有され、さらに、欧州の海事関係プレスを通じた周知、注意喚起を日本業界は積極的に行った。

2.3.2 LeaderSHIP 2015

革新的な船舶設計の発展は、競争力増強のための欧州造船業の長期計画の重要な要素であり、2003年から実施された「LeaderSHIP2015」⁶イニシアティブに盛り込まれた。同計画は、技術的に上画期的な製品への焦点を含めて、技術革新が、欧州造船業の競争力の1つの鍵であることを認識している。この理由から、ルールベースの設計（仕様詳細規定型のルールに基づく設計）よりも、革新的な設計という第一原理は、すでに欧州造船業界における重要な要素となっており、造船所はすでに SAFEDOR に関わらず、リスクベースでの設計を進める方針で動いている。このことはまた、欧州造船業を、少なくとも現在は、規則動向に関連する懸念から遠ざけている。

2.3.3 造船業に対するイノベーション助成

欧州造船業における、製品の技術革新は、造船業を対象に現在適用されている唯一効果的な公的援助であるイノベーション助成を通じて一層促進されている。同助成に関する規則は「造船部門への国家支援フレームワーク（Framework on State Aid to Shipbuilding）」で規定された。このフレームワークは2004年1月1日に施行され、2006年12月31日に失効した。しかしながら、欧州委員会は2006年10月に、同措置の期限を2008年12月31日まで延長し、失効時点で新たに状況評価⁷を実施することを決定した。同助成の目的は、欧州造船業において革新的

⁶ 「LeaderSHIP 2015」の詳細は、www.cesa-shipbuilding.org で入手できる。

⁷ フレームワークは欧州連合の2003年12月31日付け官報、C 317 31ST December 2003, reference 2003/C 317/06で

な製品開発を促進し、ルールベースの設計を越えた革新的な設計と技術的ソリューションの発展を支援することである。これは、欧州における革新的な製品設計の発展をさらに促進し、結果的に、欧州造船部門をルールベースの設計に伴う問題から遠ざけ、究極的にはIMOの目標でもあるリスクベース・アプローチを選択させている。

3. 調査結果

3.1 GBS

3.1.1 概要

一般的に、回答者は、IMOにおけるGBSの策定は、正しい方法で実施されているなら、前向きなステップであると述べた。

回答した業界団体⁸のうちの70%は、IMOにおけるGBSの作業は、現在の関心事項であると思うと述べた。2つの組織（20%）のみが、これは非常に重要な問題であると考え、残りの国々⁹は、少なくとも今のところは重要な問題ではないと考えていると述べた。この結果を踏まえると、欧州では、これまでのところ、IMOにおいて進行中の作業に反対する理由はほとんどないと見られている。

すべてのケースにおいて、各団体は、構成メンバー（個別造船所）は現在同問題に関してロビー活動は行っていないと述べた。

IMOの傘の下でCSRを位置づけてその適用を拡大することは、欧州造船業からは支持されないだろう。これと異なる意見を述べたのは1団体のみだった。欧州造船業界は、現在IMOで代替案として平行して審議中のリスクベース・アプローチ

入手できる。期限延長に関する情報は2006年10月28日付け官報、C 206/7, 28ST October 2006, reference 2006/C 260/03で入手できる。

⁸ いくつかの国では、特に英国や最近ではスペインでこうした傾向が強まっているが、軍用艦建造が大半を占めているため、IMOの規則の影響を受けなくなっている。

⁹ 本調査において、回答者はまず、IMOのGBS審議の動向が関心事項であるかどうかについて問われた。回答が肯定的なときは、その重要度を「極めて重要」、「極めて重要ではない」、「重要ではない」にグレード評価するよう問われた。

に賛成している。

回答者はいずれも、25年の設計寿命と北大西洋の環境条件を始めとする機能要件の提案を特に問題視しなかった。現行草案は、現時点でも欧州造船業が行っている設計を代表するものであるとした意見を踏まえると、少なくとも現在は欧州造船業の懸念の対象ではない。

回答した欧州造船所は全て、IMOでのGBSに関する審議について聞いたことはあるが、これは現在のところ特別な問題ではなく、審議は業界団体に一任していると述べた。これには2つの理由が上げられる。一つには、造船所は大量の手持ち工事を抱えていて、生産活動に多忙すぎてこの問題に費やす時間がないこと。二つには、基準の策定プロセスがさらに進展するまでは、造船所が意見を表明したり、関与する余地がほとんどないことである。

3.1.2 追加的情報と解釈

欧州造船業は、一般的に、IMOで審議中のGBSの策定に賛成している。上述のように、技術的な革新が「LeaderSHIP 2015」戦略の主要項目の一つとされ、「造船業への国家支援フレームワーク (Framework on State Aid to Shipbuilding)」により支援・促進されている欧州造船業においては、これは業界の指針と一致すると見られている。こうした支持は、留保条件を伴うものではあるし、基準の実施は遙か遠い先と見られており、特に不利な問題には直面していない。欧州では、適用時期を暫定的に2010年とすることは懐疑的に見られているが、より具体的な提案が出されないうちは、欧州造船業にとって反対する対象はない。第2章で述べた、欧州造船業のプロダクトミックスは、欧州造船業のほとんどがCSRによる不利な影響は受けていないことを明示しているため、欧州では、問題は、バルクキャリアとタンカーを一般的な製品とする日本造船業のようなケースに比べて遥かに遠いものと見られている。

回答者のほとんどすべては、いずれにしても、欧州の現設計指針と一致するリスクベース・アプローチが好ましいと述べた。CSR、あるいはいかなるルールベース・アプローチの発展も、それがより具体的な提案に及んだ時点で、より強

い反対に遭うと思われる。端的に言えば、欧州造船業は、現在同問題に関していわゆる「ウォッチング・ブリーフ」（ある政治的な団体の動きについて、正しいことをやっていること、不適切な行動をとっていないことを監視する作業のこと）の姿勢を取っているが、いかなるルールベース・アプローチであろうと欧州業界の戦略指針に反することは明白である。実際、欧州造船業界組織（CESA）は、2006年12月のOECD造船部会で、「仕様詳細規定型ルールは問題を解決する代りに、問題をコスト高にするだけだ」¹⁰との見解を明示した。これは、SOLAS条約における設計・建造基準策定の背景的な理由であるサブスタンダード船は、根本的には、新規則整備の促進よりも、寧ろ、設備過剰とそれが造船業界に及ぼす不利な影響にリンクしている（すなわち、いくら新しい規則を作っても基準強化をしても、強化された基準を遵守するのは、もともと安全レベルの高い船を建造していた造船所であって、世界中で造船設備が過剰であることにより、新興造船国の造船所が必ずしも先進国のレベルに達していない低質な船舶を造り続けるという状況に変わりはない）という欧州諸国が共通して持つ見解に通じている。この問題は、SOLAS条約の動向よりも、現段階で欧州造船業がより強く懸念する点である。

同様に、欧州造船業がより懸念しているのは、最終的に策定されるいかなる基準も、世界中のどこでも一貫して同じレベルで適用されるべきであるということである。欧州造船業では、インタビュー中に何度も表明されたことであるが、船級協会の規則は、韓国や中国を始めとする欧州以外の国の造船に比べて、欧州造船業に対してより厳格に適用されており、そのために欧州の競争力が削がれている、と固く信じられている。それ故、欧州造船部門は、将来的に策定される基準の実施プロセスにより関心を持っているが、現状では関連審議は始まっていない。GBSにおいても、船級協会が基準の検証及び実施プロセスを担当することについては、欧州造船部門は、船級協会規則が一貫して適用されていないと見ているだけに、特別の懸念を示した。同問題については、強い抵抗を示すと思われる。

これから構築される報告・適合性検証システム（Tier IVにおける船級協会等の構造規則がTier IのゴールやTier IIの機能要件に適合していることを検証す

¹⁰ OECD, C/WP6(2006)26, 14th December 2006「技術進歩、経済的損害と規制フレームワーク（EVOLVING TECHNOLOGY, ECONOMIC CASUALTIES AND THE REGULATORY FRAMEWORK）[CESAが提出]」

るためのシステム＝Tier III) の構築における知的財産権 (IPR) に関しては、さらに強い懸念が表明された。欧州では現在、造船業界が、競争力戦略の鍵である技術の盗作による競争力の低下を懸念しており、IPR は重要な問題である。造船部門は、適合性証明のため開示を求められる技術革新の詳細レベルと (GBS の議論で「設計の透明性」とされる)、これらの情報がいかに漏洩に注意して取り扱われるかを懸念している。欧州では、船級協会は造船業の知的財産の「漏洩」メカニズムの一端を担っていると強く信じられており、規則の検証システムに船級協会が参画するとすれば、それは造船業界から疑惑の目で見られる。IPR 保護問題は現在、欧州委員会¹¹の調査の対象となっている。革新的な技術設計ソリューションに関して開示を求められる詳細な情報の量については、格別な懸念が表明された。CESA の見解は、IPR 保護は、IMO における GBS 関連の規則検証システム中に盛り込まれるべき、というものである。(IPR 保護のみならず、CESA の全体的ポジションについては、付録 3 の CESA 報告書の抜粋を参照。)

欧州造船業は、一般的に、設計寿命に関して特別な懸念は抱いていないということが指摘されたが、一方で、メンテナンス基準を導入することなしには、かかる設計寿命の導入は容認されるべきでないことも指摘された。同様に、腐食に関する予防措置 (塗装寿命や腐食予備厚) も、就航中の腐食検査基準に言及することなしには容認されない。欧州業界はこの点について強いロビー活動を行うと思われる。

中小造船所については、さらなる懸念が表明された。中小造船所は欧州における重要な問題である。本調査時点の手持ち工事船舶の総トン数は、平均で日本が44,500GTで、欧州が13,230GTだった。欧州造船業は、より高付加価値で小型の船舶に特化するため、タンカーやバルクキャリアなどの主要大型船市場から撤退した。大規模造船所は、安全性を第一としたリスクベースの設計に適応する設計能力を持つが、小規模造船所は概してそうした能力を持たない点に懸念が表明された。中小造船所は、ルールベースの設計から離れる動向は歓迎しないだろうが、これらは欧州では少数派であり、ロビー活動の力は限られているだろう。

¹¹ 欧州委員会企業産業総局 「欧州造船部門の知的財産権に関わる問題分析 (shipbuilding IPR study)」

3.2 SAFEDOR

欧州造船業界団体へのインタビューでは、SAFEDOR とその達成目標に関する僅かな知識が明らかにされたのみである。

- ・ 過半数の団体は SAFEDOR プログラム を知っていたが、40%はこれを知らないか多少知っているのみだった。
- ・ SAFEDORが明確な成果達成を期待されているかどうかについて問われると、回答は一般的に曖昧だった。肯定的な回答は1件のみで、その他は否定的か知らないという回答だった。一般的に、長期的な視野においてのみ結果の達成が期待されていた。

同様に、個別造船所とのコンタクトでは、大半が SAFEDOR について聞いたことはあったが、直接SAFEDORの作業に関与する企業のみが、詳細な知識と達成目標について知っていた。したがって、以下の意見は、主にSAFEDORプロジェクトに関与している造船所へのインタビューに基づいている。

一般的なコメントとして、SAFEDOR は欧州造船業にとって前向きな取り組みと見られている。進行中のリスクベース・アプローチは、欧州造船部門がより効率的な船舶を建造することを助け、競争力を向上させることが期待されている。

本調査の第2章で述べたSAFEDORコンソーシアムの構成メンバー分布については、欧州造船業界団体と個別造船所の双方の多数の回答者が意見を表明した。造船所はコンソーシアムにおいて極めて少数派であり、コンソーシアムは特に船級協会が主導すると見られている。造船所は、上述のように、船級協会が情報の漏洩のルートとなっている可能性があるとの懸念を抱いている。これに加えて、船主、調査研究機関及び造船所と直接関係のないその他の組織がコンソーシアムに参加していることは、EUが資金的援助を行うプロジェクトにおいて、EU域外の造船所に利益をもたらすのではないかと懸念をもたらしている。ただし、コンソーシアムの作業が、技術的革新自体よりも寧ろ、主に設計技術と規制枠組みの発展を目指しており、それ自体は、欧州造船事業に有益に働くはずであるという事実により、こうした懸念は弱まっている。

一般的に、SAFEDORは、欧州造船業界からは、どちらかといえば理論的で長期的なリサーチと見られており、競争力に早急に大きな利益をもたらすことは期待されていない。しかしながら、これは、革新的な設計の発展を容易にするフレームワークを支持するという点で、欧州造船業にとって重要である。リスクベースの設計アプローチは、タンカーやバルクキャリアなどの大宗船舶への影響は限られていると見られており、結果的に、より高付加価値で高い技術を要する船舶に焦点を置く欧州造船所に、商業的な利益をもたらす可能性があると見られている。

つまり、欧州造船業界は、SAFEDORにより短期的に利益が得られるとは期待していないが、より高度なレベルで、欧州造船戦略の発展を容易にする上で重要である。プロジェクトに期待されている最も重要な成果は、革新的なリスクベースの設計のための確実な認証プロセスに繋がることである。既存の規制枠組みは、安全性優先のリスクベースの設計を効率的に支援する上で極めて煩わしいと見られている。SAFEDORにおいて行われることになっている設計技術の発展と設計作業自体は、プロジェクトの究極的な目標ではなく、むしろ、リスクベースの規制枠組みが、現実に近い状況（実際の船型を想定して設計と規制枠組み検証を行うことになっている）により検討されることを可能にするために必要とされている。

3.3 その他の新規則の動向

回答者が新規制動向に関して表明したさらなる懸念は、IMOと船級協会が平行して作業を進めてきた保護塗装性能基準（Performance Standards for Protective Coatings）に関してである。インタビューを受けた者の殆どが、同問題に懸念を表明した。ある造船所は、将来的な作業の増大に対処するため、新たに塗装工場を設置しなければならないと述べた。別の造船所は、10%のコスト高になるとした。

欧州造船業が現在特に懸念しているその他の問題は以下のとおりである。

- ・近い将来に考えられる新造船需要の低下とそれが造船部門に及ぼす不利な影響。欧州造船業界は、OECDの造船ルール協議の再開を望んでいる。
- ・サプライチェーンの発達と競争力増強のための造船企業の統合。
- ・環境問題。
- ・労働者の高齢化と職業訓練。
- ・新造船建造ファイナンス。

なお、安全・環境基準が造船業に与える影響と、造船業界の立場についての全般的意見については、OECDワークショップにおけるCESS（造船問題専門委員会）の発表（付録2）を参照。

4. まとめ

4.1 GBS

欧州造船業は、一般的に、IMOにおけるGBSの動向をいくつかの留保条件付きではあるが、前向きなステップと見ている。ギリシャとバハマが推進する第三階層（Tier III適合性検証）へのルールベース・アプローチ（仕様詳細規定型のアプローチ）は、リスクベース・アプローチに賛成する欧州造船部門にとっては容認できない。

欧州造船部門が抱く懸念は、日本造船部門のそれとは異なる。その違いは、両者のプロダクトミックスの違いと欧州造船業の戦略指針に強い影響を受けている。この戦略指針の鍵は、「LeaderSHIP 2015」が促進し、イノベーション助成が支援する革新的な製品・技術の発展である。

造船所自身は、同問題を遥かに遠い先のものとして見ており、現時点ではこの問題について強い意見を持っていない。革新的な設計はすでに欧州では普通のことであり、設計寿命25年と北大西洋の環境条件は当然のもので見られている。反面、欧州造船部門は、バルクキャリア及びタンカーをほとんど建造しないため、これらを対象とした共通構造規則(CSR)の導入により不利な影響を受ける危険性は殆ど無い。欧州では、日本のケースよりも、こういった規則が不利益に

なるとは見られていない。それ故、欧州造船部門は、IMOが提示する具体的提案を待つために「ウォッチング・ブリーフ」の立場をとっている。

GBSの動向に関する欧州造船業に特有の懸念は、主に造船所よりも造船業界団体から表明されるが、以下のとおりとなる。

- ・ 基準は世界中で一貫して適用されるべきである。欧州では、一般的に、船級規則は、欧州の競争力に不利に働く方向で一貫性なく適用されていると信じられている。この問題は規制の枠組みの中で取り組まれるべきである。
- ・ 同様に欧州では、船級協会が欧州造船所が作り出した知的財産を漏洩する経路になる可能性があると感じられている。この「設計の透明性」と知的財産権の問題は、欧州造船所にとっての最重要問題と見られている。
- ・ 設計寿命の明確化は、メンテナンスと修理に関する適切な基準を伴う場合においてのみ容認できる。同様に、腐食に関する基準も、塗装保護のための適切な運用（メンテナンス）基準を伴った場合においてのみ容認できる。
- ・ さらなる懸念は、欧州ではかなり問題となっている中小造船所に関するものである。小規模造船所は、リスクベースの設計に抵抗する見通しであり、ルールベース・アプローチから離れる動向は歓迎しないだろう。

4.2 SAFEDOR

SAFEDORプログラムは、欧州では一般的に、革新的な設計・製品を中心とした造船業の長期戦略を支援する、前向きな展開と見られている。

造船所はSAFEDORの中では少数派であり、コンソーシアムの構成メンバー全53のうち6を占めるのみである。欧州造船業は、SAFEDORは船級協会と船主に押さえられていると見ており、直接関与する6造船所を除けば、SAFEDORとその目的に関して漠然とした知識を持つに過ぎない。

欧州造船部門は、当初は、知的財産が船級協会に侵害される可能性があるという懸念に加えて、欧州では造船所と直接関係を持たない船主、設計コンサルタント会社、その他の組織がコンソーシアムに参加していることにより、SAFEDORプログラムに多少の疑念を抱いていた。欧州の資金支援によるプログラムが、これらの組織が仕事を共にする欧州域外造船所の競争力強化に利用される可能性があるという懸念があった。しかし、プログラムが設計の革新自体よりも、寧ろ、革新的な設計を検証するための規制フレームワークに効率的に取り組むものであるために、このような懸念は和らいだ。

プログラムの枠組みで実施されるリサーチは比較的、理論的且つ長期的なものとして見られている。短期的な利益はほとんど期待されていない。最も期待されている利益は、革新を優先した設計の検証プロセスの発展により、ルールベースでない全ての設計に不利とされている既存の規制フレームワークが抑制されることである。究極的には、これが欧州の競争力に利益をもたらすことが期待されている。

4.3 その他の新規規則動向

欧州造船部門が懸念するその他の新規規則動向としては、すべての回答者がほぼ一致して上げた保護塗装性能基準の動向である。これらは造船プロセスに重大な追加コストをもたらすと見られている。

第二部 欧州船級指令（「船舶検査団体及び海事主管庁の関連活動のための共通規則と規格」）の動向

1. 認定代行機関の規制化- 政治的背景と進展

1.1 1994年採択時の指令 94/57/EC

欧州委員会と EU 加盟国は、航行の安全性を担保するうえでの船級協会の重要な役割を常に認識してきた。しかしながら、1980年代終盤と1990年代初頭には、主として船級協会に加わった商業的圧力のために、またこの分野で十分な専門知識やプロ意識を持たずに活動する組織が増えたことから、船級システムの質と自主規制が劣化しているという見解が多くなってきた。そのため1994年には、欧州運輸閣僚理事会 (European Council of Transport Ministers) は、「船舶検査団体及び海事主管庁の関連活動のための共通規則と規格」を確立する新しい EU 指令 94/57/EC を採択した。

この新しい法規は、欧州の共通海上安全政策となるべき基盤を確立する複数の要素の一つとして採択された。1994年の発効から、この指令は船級協会全体の品質の向上に取り組んできた。この指令の付属書に詳細に説明されている定性的な基準を通じて、この新しい EU 規則が目指すものは、信頼性が高くプロとしての能力のある組織だけが、EU 加盟国における海事主管庁に代わって認定代行機関¹ (Recognized Organisations : 以下、「RO」と言う) として機能することができるようにするものである。この指令の条項は、多くが本件に関する非強制的 IMO 決議に基づいているものであるが、安全要件の統一かつ厳密な適用を保証することを目的として策定されている。

さらに1994年の指令には、EU 加盟国に対して、権限を委譲している RO が指令の規格に準拠していることを定期的に監督する義務が導入された。代行の認定

¹ 認定代行機関 (recognized organization) とは、SOLAS 条約 (海上人命安全条約) や MARPOL 条約 (海洋汚染防止条約) などの国際条約又は船籍国の国内規則に基づき検査を行い、証書を発給する権限を、当該船籍国政府から与えられた機関を言う。

または取り消しは、EU の R0 リストを定期的に発行している欧州委に対して加盟国から報告されるべきでとされた²。

船級に関する新 EU 指令の完全な実施には時間がかかり、1990 年代の後半一杯を要した。欧州委は EU 加盟国に対して、この指令を適切に国内法³へ取り入れてないこと、さらには相当数の不順守を理由に、多数のいわゆる違反是正プロセスの発動を余儀なくされた。

このプロセスを通して、当初の指令には、この指令自体をいつかは徹底的に見直されなければならないことを示唆する複数の欠点が存在することが次第に明らかになった。

1.2 エリカ号事故後の指令改正

1999 年 12 月下旬、原油タンカーエリカ号がフランス沖で沈没した。この事故と、それに続く大規模な油汚染は、海上安全問題を初めて EU の政治課題のトップ案件に押し上げた。エリカ号の事故はさらに、船級の役割を一気に中心課題に据えるものでもあった。船級システムの仕組みの明らかな不備が浮き彫りになり、指令 94/57/EC の改正のための欧州委の作業リストに新しい課題が加わった。2001 年春、欧州委が発表した「エリカパッケージ I」において、その重要な要素の一つは、船級指令を抜本的に改正する提案であった。

結果として、指令 94/57/EC 改正版は欧州理事会と欧州議会によって新指令 2001/105/EC として採択された。導入された主要な変更点は以下の通りである⁴。

- (1994 年の指令のように加盟国単体でなく)欧州委として、より直接的に R0 の監査、監督に関与する。欧州委は、代行の認定と取り消しにも決定権限を有するようになる。

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998D0403:EN:NOT>

³ EU加盟国による国内法取り入れは、もっとも遅い国では 1998 年までかかった。

⁴ http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2002/l_019/l_01920020122en00090016.pdf

- 十分な安全性と汚染防止記録及び実績の評価のためのより洗練された基準が、代行の認定と維持の条件となった。特に R0 の実績は、それが検査を担当する全船舶に対して船籍に関係なく評価される。評価は事故、損失、PSC 拘留データをもとに行われる。
- 代行の「認定」と「取り消し」の中間的な措置を監督当局がとれるようにするために、成績の悪い R0 に対する新たな罰則が導入された。改正指令が施行された場合、代行を期限付き(1年以内)で停止することができる。
- 船舶の船級が変更される場合の情報の引き継ぎ手続きを厳守するため、国際船級協会連合 (IACS) の「船級変更協定(Transfer Of Class Agreement, TOCA)」の主要な諸条項が、この指令に組み込まれた。
- EU 内の船籍国のために法的権限を行使する場合、R0 に適用される賠償責任条項に関する統一化が図られた。重過失の場合には、無限責任の原則が、それほど重大でないケースには有限責任が導入される。

1.3 2つの「エリカ号海上安全パッケージ」の更なる影響

欧州委が 2000 年 3 月に提示した最初の「エリカパッケージ」に続いて、第 2 次の「エリカパッケージ」が同年 12 月に発表された。

したがって、船級に関する新指令 2001/105/EC はエリカ号事件を受けた、約 10 の海事関係規制措置の一つに過ぎない。欧州海事安全庁 (European Maritime Safety Agency: 以下、「EMSA」という) 設置についての EU 規則 1406/2002 の採択も、船級に深い関連性を持っている。この決議の後、EMSA は EU の海事政策策定における重要な勢力として緊急に設立され、同機関には当初から相当の資源と権威が与えられていた。EMSA の優先分野の一つに、改正された船級指令 2001/105/EC のもとで欧州委に新規に与えられた監査の役割を支援するための、適切な技術専門家を擁した特殊部局を設立することがあった。この動きは、R0 業務のモニタリングと監督における EU システムの権限を大幅に拡大し、船級と

新造船建造造船所との関係が焦点となる最新の第3次のEU船級指令改正のための基盤を直接に整えることとなった。

1.4 プレステージ号の沈没事故

エリカ号事件の政治的な影響が収束する前に、欧州海域でまたしても深刻な海難事故が起こった。規制という面では、2002年晩秋のプレステージ号沈没によって、すでに採択されていた2つの「エリカパッケージ」の迅速な実施に、最初にして最大の政治的関心が集まった。特に、(政治的な影響力から)独立した意思決定と避難港の管理の必要性が重要な論点となった。さらに、プレステージ号の事故によってEMSAへの政治的サポートが増し、EMSAには再度スタッフが増員され、より大きな責任が課せられた。しかし当初、第3次海上安全パッケージ(以下、「3MSP」という)、または「エリカパッケージIII」⁵に着手した時点では、欧州委の重要課題には船級指令のそれ以上の改正は含まれていなかった。

結果として2004年初頭に欧州委が最初の「第3次海上安全パッケージ」の作業文書を発表した時点では、指令94/57/EC及び2001/105/ECへの言及は全くなかった。この作業文書は、広範囲の加盟国及び業界とのコンサルテーションとして使用された。

1.5 欧州委によるR0の監査

一方、同時並行ではあるが、独立したプロセスにより、EMSAの監査チームとEU(及びノルウェー)の旗国主管庁からの代表者によって支援された欧州委は、2001年版の船級指令11.3条で規定された通りに、全R0の一斉評価を開始した。第11.3条は以下のような規定となっている。

「評価には、当該組織の業績を監査する目的で、当該組織の地域支部の視察及び抜き打ちの船舶検査を含めても良い。」

⁵ 初期の準備段階では、欧州委は海上安全に関する措置の新パッケージを「エリカIII」と呼んだ。このパッケージの名称は、後に全ての措置がエリカ号の教訓から発生したのではないことを示すため、「第3次海上安全パッケージ」と改称された。

このプロセスの一環として、欧州委は世界各地の造船所を視察し、欧州指令のもと認定された組織が、ROとして契約している新造プロセスの監督のために適切なプレゼンス、人的能力、造船所からの独立性をどこまで保つことができているかを評価した。

欧州委によるこれらの評価からの知見と結論は、旗国及び関連する個々のROにのみアクセスが許可されている。ところが、新造船建造造船所への評価ミッションによって得られた知見によって、欧州委内が以下の項目について重大な疑念を示すようになったという噂が、2004年と2005年にかけて次第に欧州委から聞かれるようになった。

- a. 新造船建造過程において適切で独立した検査を実施するに足る、IACS加盟の一部のROの能力と人的資源
- b. 船級のいわゆる「二重の役割」、つまりの新船造船所における旗国代行機関(RO)としての法的役割と、船主を代理する船級協会としての役割を、同一の船級協会が果たしていること
- c. ROとして造船所の圧力から完全に独立して運営できるだけの船級協会の能力

2005年初頭、ジャック・バロ運輸担当欧州委員は、欧州議会運輸委員会において、船級指令11.3条のもとで評価を実行した欧州委は、造船所で見つかった不備のために、複数のIACSメンバーから代行権を剥奪する他ないであろうと示唆した⁶。

同時に、各船級協会の新造船に関する規則及びその適用に一貫性がないという欧州造船所が抱いていた危惧を、造船所が欧州委に自覚させたことが示唆されている。さらに複数の欧州造船所から、同じ船級協会が自らの規則を常に全ての造船所に対して同等の条件で適用していないという陳情がなされたことは明白であった。正否はともかく、船級協会が欧州造船所にその規則や手続きを適

⁶ 欧州議会の委員への談話の中、バロ委員はROあるいは造船所の名前に言及することを避けた。しかしこのことは、アジアの主要な新船造船所での知見を念頭に置いているものと理解されている。

用するやり方には、欧州外の造船所の場合と差があるという印象が持たれるようになった。

2. 第3次海上安全パッケージにおける船級指令と造船業界に関連する事項

上記の展開の結果、2005年11月23日、欧州委員会は、7つの(当初の発表では6つ)提案からなる第3次海上安全パッケージ⁷を公式に採択した。再度、船級指令「船舶検査団体及び海事主管庁の関連活動のための共通規則と規格」

(2001/105/EC)の大幅な改正が欧州委の作業プログラムに加えられた。このことは、船級協会(ROs)と造船所の関係についての欧州委とEMSAによる評価ミッションからの知見が影響していると思われる。

欧州委の2005年の船級指令改訂提案⁸の要素には、EUに認定されたROとしての役割も果たす船級協会と、所在地に関わらず新造船建造造船所との関係に影響するかもしれないものがある。その主要な要素は以下のとおり。

A) ROのモニタリングシステムの改善、「独立委員会」に関する新21条

船級協会に対して、船級とROとしての多様な役割を同時に果たすことを規制するという初期の構想を代替するアプローチとして、欧州委はROに対して、RO品質システム証明の評価と管理のために、共同で独立委員会を設立することによって監督を強化するという提案を行った。この提案によれば、この委員会は「作業を詳細にかつ継続的に遂行するのに必要な資源を全て有し、またROの作業の質を向上させるための個別及び集合的な措置を提案できる立場になければならない」。さらに、RO間の連携は、「技術的規則及び国際条約の統一的な解釈と適用を保証するために、拡大するべき」と提案されている。

B) 規則とその実施の調和、証書の「相互承認」についての新20(1)条

⁷ http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0587:EN:NOT>

欧州委は、規則と規制が等しく適用され、かつ、国際条約への適合と解釈が統一的行われるための作業は、同一の基準に則ったそれぞれの船級証書の相互承認につながるべきであるという提案をしている(新たな序文の 29 段と第 20 条)。このことは、欧州の「適合マーク (Wheel mark)」が義務化されている舶用機器について特に当てはまる(欧州舶用機器指令 96/98/EC 参照)。船級協会の是正措置実施能力を強化し、この能力を業界全体に適用することが欧州委の目標である。更に、船級協会に対して、お互いの船級証書を調和させ、最終的には相互に認定しあう事例を増やすよう要請することで、舶用機器製造事業者と造船所のコストを削減させることによって業界を支援することを目指している。

C) 代行認定基準の改革、新 4 条・5 条・6 条と付属書 1

旗国の代行権限の認定基準に関しては、欧州委は、現行の指令の条項の整理と簡略化が緊急に必要であると論じている。

新しい基準のひとつとして、欧州委は、船級を付与する全船舶数に比例した専任検査員を RO が抱えることを義務づけるよう提案している。しかし、認定を得るための閾値をあらかじめ設定することはしない。更に、「共通専任検査員」という慣習の廃止と、RO の法人格により厳格な新要件を導入することが提案されている。最後に、欧州委は、船主と造船所からの財政的及び法的な独立性を保証するため、RO の財務諸表の証明についてより厳格な新規制を提案している。

D) 罰則システムの改革、新 9 条・12 条

新造船建造造船所の監督が適切でない RO が複数存在することが露見したために、欧州委はパフォーマンスの悪い船級協会に対して、より多様な罰則システムの適用を提案した。ほとんどの事例で、代行権の取り消しは、たとえ期限付きであっても、厳格すぎる措置であることが明らかになった。結果として、欧州委は最近表面化したケースに関しては、適切な罰則が実際には課せられていないと感じている。

新しい提案では、罰金は、「抑止的」、かつ違反行為の深刻さと該当する組織の経済力に「比例して」いなければならないとされている。さらに、欧州委は金銭的な罰則の上限を「当該 R0 の、指令が対象とする事業についての前事業年度の総売上の 10%まで」とすることを提案している。罰金は、当該の R0 が自らの意見を提出する機会を得てからでないと課すことができない。

新しい罰金制度とともに、欧州委はこれらの罰則が適用されるような潜在的な違反行為の詳細なリストの作成も提案している。このような実施の規則は、「コミトロジー手続き (comitology)」を通して採択される。コミトロジー手続きとは、このような運用ルールが、指令自体の採択後、航行安全委員会 (Committee of safe shipping, COSS)⁹の中で、欧州委と EU 加盟国の海事専門家の間での交渉によって始めて決議されるということである。

認定システムは、上記のような、段階的な新しい罰則制度を反映している。結果として、欧州委が代行権の認定を拒否する場合、または代行権取り消しの決定をする場合の条件は、新しい指令で再定義される。例として、「欧州委の認定拒否」に関する新条項が提案されている。この提案によると、欧州委は当該組織が付属書 1 (最低基準) の要件及び 20 条、21 条に定められた新しい義務 (新しい品質評価委員会におけるコンサルテーションと参加) に準拠していない場合、認定を拒否しなければならないとされている。

さらに、欧州委は「そのパフォーマンスが安全または環境に対する容認できない脅威をもたらしていると考えられる」R0 に対して認定を拒否する権限があるとされている。

認定の取り消しは、以下の理由で「安全性及び/または環境に対する容認しがたい脅威」となる組織に適用される。

- 付属書1の基準を満たしていない
- 安全性と汚染防止に関するパフォーマンス基準に達しない
- 欧州委による評価を阻止、または繰り返し妨害する
- 12条(1)及び(2)に定められた罰金または罰則規定に従わない

⁹ http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2002/l_324/l_32420021129en00010005.pdf

E) 検査に関する欧州委の権限、15条・16条

主要条項

認定を受けた RO が担当している全船舶に対して、船籍国に関わらず、同じように高い基準を適用することを保証するため、新条項(17条)では、RO と第三者との契約または旗国からの権限代行に関する協定において、欧州連合(EU)による検査に必要とされる情報へ欧州委がアクセスすることを制限する条項を設けないことを定める提案がされている。

更に新指令案では、当該 RO への監査目的で、欧州委の検査官が航行中または建造中の船舶に乗船してランダムに視察を行う権限を明確にする表現を付け加えることが欧州委により提案されている(16条)。このことにより、2001年指令のもとでは、欧州委によって雇用主である旗国との契約条項違反に追い込まれたと主張していた RO と、欧州委の担当部局との間の論点が明確化された。

3. 欧州議会、EU加盟国、関連業界の当初の反応

3.1 手続き進行状況

欧州委員会の提案は、現在、いわゆる「共同意志決定プロセス」を辿っている。これにより、欧州議会と加盟国理事会は、共に提案を検討し、修正案を提示する。第一、第二、第三の条文審議を経たプロセスの最終段階において、双方が合意した法案が生まれることとなる。プロセスの終了までに、通常2年から3年を要する。

3MSP に盛り込まれた船級協会及びその他の提案については、手続きは欧州委員会が2005年に同提案を提出した時点で開始された。同手続きは、欧州議会が2006年春に、すべての提案を一括して審議することを決定した時点で加速した。このことは、理事会が各提案を順番に扱うアプローチを指向してきたことを考慮すれば、手続き上、重要な意味がある。従って、欧州議会での条文審議を経て4月末にすべての提案についての予備的な結論に達した時、理事会は、より緩やかな歩調を取って、共通ポジションに至るまでに各提案ごとに別々に取り組んでいくであろう。3MSP の中の一部の案件については、本案件の審議には決して取り組まない、と示唆した加盟国すらある。

3.2 欧州議会の反応

欧州議会は2006年4月、欧州委員会の提案に対する欧州議会の最初の「報告書」作成を担う、いわゆる「報告者」を指名した。欧州議会運輸委員会における協議と関連業界等とのコンサルテーションを経て、報告者の De Grandes Pasqual 議員（スペイン）は2006年11月¹⁰に、修正案の提示を伴う報告書案を提出した。同議員による報告書案提出に続いて、他の欧州議員（以下 MEPs と記す）と政党各派は、同議員による修正案への追加的な修正案の提示を要請された。

一般的に、MEPs は、RO に対するコントロール強化により海上安全を向上させるという提案の目的を支持している。

¹⁰ http://www.europarl.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/629/629339/629339en.pdf

A) ROs のモニタリング・監督強化、「独立委員会」の設置 (21 条)

「報告者」は、同委員会の役割・構成をさらに明確化するため、MEPs と共に作業した。例えば、同議員は、欧州委員会によって設置されるこの「評価委員会」の構成を、加盟国、その他の関連業界団体にまで拡大することを提案している。後者（その他の関連業界団体）は、アドバイザーの立場で参加する。MEPs 間の協議は、誰がこの新たな公的機関を構成するべきかに焦点が置かれたが、一部の少数派議員は、EMSA にその役割が付与されることを提案した。報告者は、さらに、この委員会は、可能な限り国際海事機関（IMO）とのコンサルテーションを実施しつつ設置されることを提案した。一部の MEPs は、官僚的な性質を帯びることが多分に予想されるこの委員会は、不要な管理階層を一つ加えたとの見地から、これに反対した。しかし、大半の MEPs は、この新評価委員会の設立に賛成しているとされている。報告者は、また、RO の品質管理システムの基準と評価が ISO9001（品質管理）規格に適合することを提案している。この評価委員会が自律性と任務遂行能力を有するものであることを強調した修正案も 2 件提出された。

B) 証書の相互承認について (20 条 (1))

報告者は、安全性についての懸念を考慮すると、相互承認は「強制的ではなく、RO のルール・規則が同様あるいは極めて類似している場合に限り、慎重に考えてとるべき措置」とするべきであると主張した。従って、報告者と MEPs は、RO が、「究極目標としての同等の基準に基づく証書の相互承認の達成を視野に入れて、調和を図ることが適当な状況を見出すために作業すること」を明確にするため、欧州委の提案を修正した。報告者は、このプロセスは「最も要求が高く厳正なモデルを参考にすべき」とする一文を追加した。

C) 罰則システムの改革について

すべての MEPs は、現行の罰則システム（認定の撤回）に比べて実施が容易な、段階的な罰則システムを提案した欧州委員会の案を歓迎した。MEPs によって現

在提案されている修正案は、関与者の弁護機能の強化を目指している。例えば、欧州委がある R0 に対して取ろうとする措置について、関係加盟国への事前通告を義務づける旨の修正案が出ている。MEPs は、また、罰金水準のための参考数値についても協議している。罰金水準は、例えば、報告者の報告書案において（前年度売上高の）5%にまで縮小されている。

D) 知的財産権について

その他のポイントとして、報告者が、造船所における知的財産権（IPR）の尊重について新たな修正案を提出した。報告者は、欧州指令の付属書 I に以下の項目を追加することを提案している。

「R0、その検査員及び技術スタッフは、EU 及び各国でその使用が法的に保護されている造船所、船用機器製造業者、船主の有する、特許、ライセンス、ノウハウ、その他のあらゆる種類の知識に関する知的財産権を侵害することなく、業務を遂行しなければならない。いかなる状況においても、また、第 17 条の規定（欧州委による情報アクセス）に関わらず、R0 または R0 が雇用する検査員及び技術スタッフのいずれも、建造・修理中の船舶の検査、点検、監視作業中に入手した商取引に関わるデータを渡したり、漏洩してはいけない。」

この修正案は、大半の MEPs が支持すると考えられている。かかる規定は、R0 の欧州域外市場における活動（及びパフォーマンス）に関する欧州委員会の懸念への直接的な回答である。R0 に対する監督・要件を強化することにより、同指令は、間接的に、欧州造船部門の競争力と知識・ノウハウの維持を助けることになると思われる。

これらの修正案は未だ正式に採択されていない。欧州議会運輸委員会は、2 月 27 日に、提案書草案及び欧州委の提案に対する修正案を採決する予定である。報告者が提案した修正案とその基本的な方向性は、MEPs に広く支持されている。その後、提案書草案はおそらく 2007 年 4 月に開催されるであろう欧州議会本会議に送られ最終採決にかけられ、欧州議会の第一回審議は公式に終了する。こ

の時点で、欧州委員会の提案とこれに対する欧州議会の修正案を審議するのは理事会の場における加盟国の任務となる。

3.3 加盟国（理事会）の反応

現時点では、欧州委の船級指令に関する提案は、理事会の議事日程に入っていない。厳密に言えば、EU 議長国のドイツは、同問題を春季の議事日程には組み入れていない。しかし、これは、ポルトガルが 2007 年 7 月に議長国となる直前に議事日程に追加されるとの指摘もある。結果的に、いかなる加盟国も、船級指令に関する提案について、依然として公式且つ詳細なポジションを示していない。複数の加盟国は、暫定的、例示的な意見を表明したが、これは理事会における交渉過程で変化するであろう。

複数の加盟国（例えば英国、ドイツ）は、概して、欧州委の提案に前向きでないことは知られている。これらの国は、船級指令に 3 度目の修正が必要であるとは考えていない。こうした反対姿勢は、ある程度は、加盟国と欧州委の間での伝統的な権限争いで説明される。加盟国は、主権の一部を放棄して、これを欧州委に委任することに益々後ろ向きになっている。実際問題として、船級指令の新たな案は、品質評価の独立委員会や新たな罰則・罰金システムを通じて欧州委の権限を大幅に増大させることになる。品質評価の独立委員会や、罰則・罰金システムについては、もっと後の段階になって、欧州委が主導するコミットロジー手続きを通じて明確化される。

3.4 関連業界の反応

A) 国際船級協会連合（IACS）

最重要な関連業界組織である国際船級協会連合（IACS）は、欧州委が 3MSP を提出する以前に、船級協会が RO の資格で実施する仕事と船級協会として実施するそれとを法的に分離することは建設的でないことを説得するため、欧州委と密接に作業した。欧州委はこの意見を取り上げ、その代りに評価・監査を強化することを提案した（21 条）。IACS はこのアプローチを歓迎し、船級協会は、欧

州委の提案をこの点で練り上げるため、欧州議会と密接に作業した。IACS はまた、罰金という形での定量的な罰則については支持したが、一方で売上高の 10% という罰金レベルはバランスを欠いていると主張した。

しかし、IACS は、20 条 (1) について、欧州指令に船級証書の「相互承認」の概念を盛り込むことに強く反対した。

B) 船主団体

国際的な船主関連団体は、本件への対応を主に IACS に委ねると共に、その支持を表明した。しかし、「相互承認」の問題に関しては、一部の組織 (ICS、ECSA、BIMCO) は中立の維持を選択し、他の組織 (INTERTANKO、INTERCARGO) は IACS の懸念を支持した。

C) 欧州造船協議会 (CESA)

欧州造船協議会 (CESA) は依然、3MSP 全般、また、船級指令について、いかなる重要な態度も確固とした姿勢も取っていない¹¹。しかし、EU 造船業が推進する戦略イニシアチブ「LeaderSHIP 2015」には、例えば、欧州造船業の「知的財産権」、「競争力」、及び「R&D」に関するいくつかの側面が取り上げられている。これらについては、目下、EU 造船業界と EU 当局の間で協議が続いている。

D) 欧州船用工業協議会 (EMEC)

3MSP における船級協会問題に関する欧州船用工業協議会 (EMEC) の反応は 20 条 (1) にある技術基準の統一及び船級証書の相互承認問題に集中した。EMEC は、欧州委の提案に沿った規則を導入すれば、欧州船用業界が年間に数百万ユーロ節約できることになり、型式承認・証書発給コストを削減し、結果的に、それ自体が、欧州メーカーの競争力維持を助けることになると極めて強く主張した。

¹¹ CESA の年次報告書 (付録3) では、船級指令に対する具体的な要望は明示されていないが、検査機関 (船級) についての提案は、造船所に対し、もともと直接的な関連がある、としている。

4. まとめ：3MSPにおける船級協会に関する提案と造船業への将来影響

欧州委員会が2005年11月23日に公式提案した船舶検査団体に関する修正指令2001/105/ECへの最終提案書は、IMOの枠組みにおいて、既存の船級協会システムをベースにしている。この点に関して、船級協会の二つの役割（ROと船級）を分離しようとしたコンセプトが撤回されたことで、当初の提案よりも大幅に改善された。

同時に、船級協会に関するEU規則は、船級協会及びROsの法定業務の世界に、極めて強力な規制要素を新たに導入したことは事実である。EU域内の旗国（キプロス、マルタを含む）に法定サービスを提供しようとするいかなる船級協会も、これらの規則を無視することはできない。

重要なことは、欧州委が船舶検査団体の業務を規制する既存のEU規則に対して提案している多くの変化は、旗国、船主のいずれも、新造船建造の段階で十分な専門的能力を現場で発揮できていないケースがあるという事実の判明に由来していることである。欧州委は、この船舶の一生における重要段階（建造）において、船級協会が「二役」を単独で遂行することを任されているのがあまりにも頻繁であると主張している。しかし、実際問題としては、欧州委が、特にEU域外造船所におけるEU域外船籍の船舶に対して、ランダムな検査を遂行する能力をいかに改善させるかという未解決の問題が残っている。いずれにしても、提案された変化により、旗国システム、EUとIMO・各国主管庁との関係が広範に影響を受けると結論できる。

最終的には、情報の漏洩に関する新条文により、ROは、第三者との契約変更を強いられることになると考えられる。

欧州委とEMSAによるランダムな検査及びEU域外船籍船に関する情報アクセスに加えて、欧州委の提案における主要な是正措置は2つの柱から成る。1つ目は、船級協会に、独立性・透明性を有する監査委員会を設立させ（21条）、同委員会による監査結果を是正措置、最終的には「(代行権の)認定」もしくは「非認定」にリンクさせることである。2つ目は、新しい、より柔軟な（財政的）罰則シス

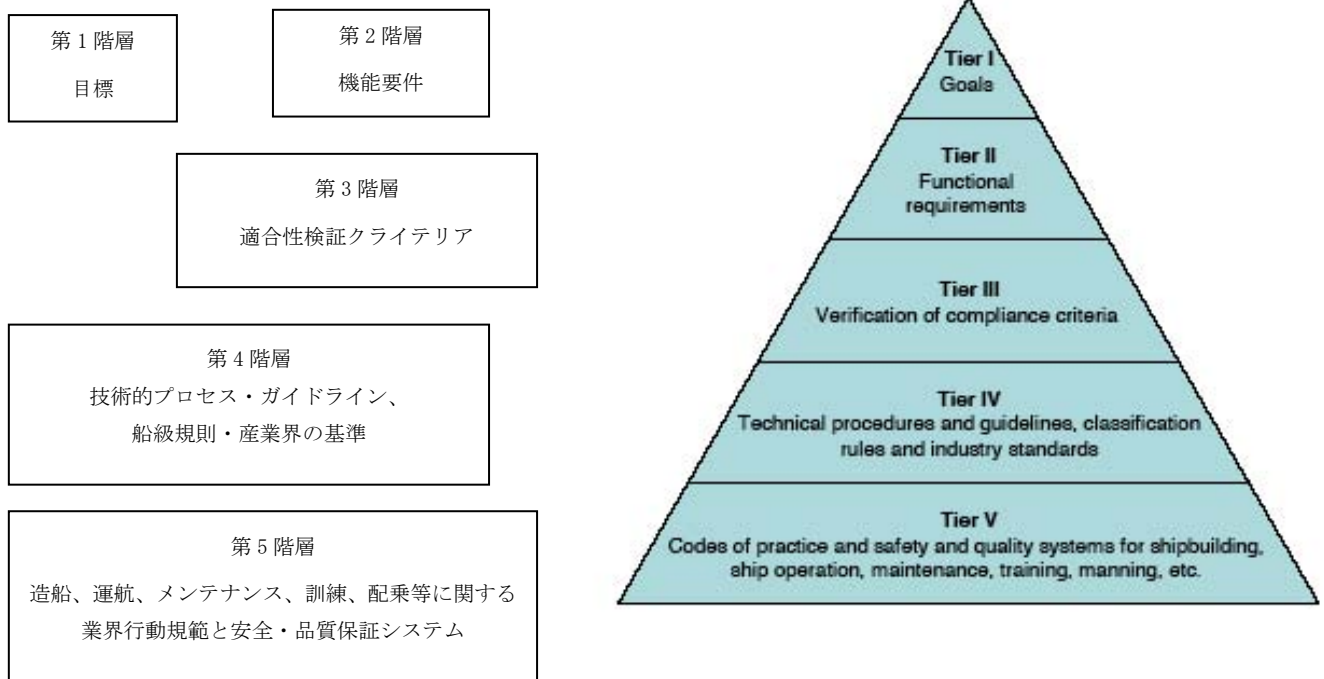
テムであり、現在、罰則システム実施のハードルが高いために欧州委が実際に罰則を適用することが妨げられているところ、このハードルを引き下げることにより大きく貢献する。

従って、結論として、これまで欧州議会が提案した修正提案（造船所の知的所有権への配慮などを含む）を考慮しても、新法案は、船級協会が新造船建造現場における自らの関与の仕方に一層の注意を払う結果を生むと思われる。このことは、払うべき注意の水準についても、検査の根拠となる基準が造船所の地理的な位置に関わらず同一であることを確保するという点でも事実であろう。

全体として、これらの変化は、日本の造船所でも同様に、（EMSA の支援を受けた）欧州委員会による RO 業務のより頻繁で徹底した管理をもたらすだろう。このことは、造船所自身の品質管理システムとコントロールへの圧力を増加させる。中国やベトナムなどの新興国の造船所は、競争力維持のために品質向上が必要となり、コスト増大に直面するだろう。

付録1 — GBS の定義

以下のIMOのGBSのための5階層システムの定義は、上記の脚注2で記述したH.Hopp's paperを使用した。



第1階層 (Tier I)

安全で環境に配慮した船舶の建造・運航のための目標設定。

第2階層 (Tier II)

上記の目標達成のための船舶構造の機能に関する要件設定。

第3階層 (Tier III)

第4階層の詳細な要件が、第1階層の目標と第2階層の機能要件に適合することを検証するために必要な手段の提供。

第4階層 (Tier IV)

船舶設計・建造が第1階層の目標と第2階層の機能要件に適合するため、IMO、国内主管庁、船級協会が策定し、国内主管庁、船級協会が認定団体として適用する詳細な要件。

第5階層 (Tier V)

船舶設計・建造を通じて適用される産業基準と業界標準。

付録 2

安全・環境基準が造船業界に与える影響 -CESS(造船関連専門委員会)の意見

CESS (造船関係専門委員会 Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics) は、JECKU (5 極造船首脳会議) の準備会合として位置づけられていた「サブスタンダード船排除委員会 (Committee for Elimination of Substandard Ships)」の活動を発展させ、名称を改めたもので、2005 年より、世界の造船業界を取り巻く主要な諸問題を討議する場として新たに活動を開始している。

IMO でオブザーバーの資格を持つ非政府機関は、船主関係としては ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, OCIMF, BIMCO など多数あるが、造船分野では、欧州造船協議会 (CESA) が唯一である。したがって、「世界の造船業」として IMO の場で造船業界の意見を主張していく組織的なツールは現状では存在していない。

CESS は、IMO でのオブザーバー資格を有していないが、日本・韓国・中国・欧州の主要造船国を代表している唯一のグローバル組織であり、IACS や船主関係団体などへの意見発信などに精力的に取り組んでいる。

2006 年 12 月にパリの OECD 本部で行われた非加盟国とのワークショップに CESS 議長が出席し、「造船産業に関する技術・環境的発展のインパクト」の議題の中で、安全・環境基準に関する造船業界の考え方を以下のように発表した。

OECD 文書 C/WP6 (2006) 17

1. 注釈付き議題によると、このセッションは、i) 船舶設計と建造に影響を与える新技術、ii) いかにかに新技術が造船所に影響を与えるか、iii) 労働力、安全・環境基準を取り扱うこととなっている。本プレゼンテーションでは、安全および環境規制についての話題を取り上げる。
2. 造船関連専門委員会 (CESS) は、5 つの国の造船業界団体 (日本、欧州、中国、韓国および米国) によって組織運営されている。その任務は、加盟団体が共通して関心を持つ問題を取り扱い、加盟団体のリソースを共有することにより、協力分野を見だし、関連業

界と当局に対し、共同で働きかけを行っていくことにある。

3. 造船業界にとって、このような活動を指向することは、以下の理由により、時宜を得たものである：

- ・海運業界と船級協会は既に、効果的な議論のため国際的な団体（ラウンド・テーブル、IACS（国際船級協会連合））を設立しており、造船業界は同様の機能を欠いていることで、業界全体の意見を提示していくことが困難。
- ・安全性と環境問題は、国民が海難事故および海洋汚染事故により敏感になり、各国政府が、国際海事機関（IMO）に、迅速な措置を取るよう圧力をかけるようになったことから、最重要課題にあがるようになった。
- ・造船技術は、非常に特殊な分野であり、造船業界以外には知られていない。新たな規則や規制が、あるいは規則や規制の改正が、造船業界への影響を考慮することなく行われる可能性がある。このことは、規則や規制の実施の前に造船業界に対して早期の情報提供が行われない限り、業界にマイナスの影響を与える可能性がある。

4. 海運業界がブームに沸き、新造船の需要増加により造船業界が好況だった近年を除けば、造船市場は、全般的に見て、海運の厳しい競争に対応するため船価の面でほぼ下降する傾向にあった。ここ数年の間、造船所は、市場の要求に応えるための経済的ソリューションを追求してきたことは否定できない。船主が、造船業界に対し、安全と環境保護問題に対処する優れたソリューションを提供することにより積極的な態度をとり、かつ、規制導入のゲームで先頭を走れるほどの知見を求めるのは、そのためである。

5. 安全・環境規制の分野で注目すべきトピックは、IMOにおける議論に則って、IACSにより作成され、2005年4月に導入された共通構造規則（common structural rules、CSR）であろう。いまだに改善の余地はあるが、CESSは、IACSの努力を賞賛し、IMOが定めた目標を達成するために改善が続けられるよう期待している。CSRは、造船所における鋼材使用量の増加をもたらすだろうし、また、さらには、造船所の立場から鋼材の賢明な使用を促すことになるだろう。このため、造船所は船級協会との連携を密にしてきた。

6. 他にも多くの問題、特に、リサイクル、バラスト水処理、ゴールベースの新造船構造基準（GBS）（これは、CSRとの調和を図りながら策定されなければならない）、MARPOL条約附

属書 VI により導入される、さらなる排ガス抑制など、主として船舶の運航に関する問題が、IMO によって検討されている。CESS は、リサイクルと GBS を、重要課題と見なしている。IMO におけるリサイクル問題は、グリーン・パスポートと関連して、船舶内の有害物質の場所の特定と量に関する出来る限り正確な情報を必要とし、もっとも重要なステークホルダーである船主は、造船所に作業の支援を求めることになるであろう。GBS は、船体構造に関してだけでなく、構造の安全性を確保するための腐食防止にも関連してくる。その他の問題は、各種装備・機器の機能要件の詳細が問題となるまでは、おそらく、重要性は低い。

7. 安全と環境に関する新たな規則や規制を課すことの造船業界への影響は、それらの規制の性質次第で、非常に様々である。例えば、塗装基準の改善は、造船設備、労働力および品質保証プロセスへの影響が大きく、インパクトがかなり大きい。GBS と CSR は、構造設計に大きな影響をもたらし、さらに他の面に影響を与え、船舶設計の全体的な見直しを必要とする可能性がある。

8. 規則の変更は、その数が増加しつつあり、非常にめまぐるしく実施されるようになってきている。造船業界は、多かれ少なかれ、共通の立場を見いだすことを困難だと見ており、すべての関係者を満足させるソリューションを探そうとするが、時間的な制約から、そのような余裕がない場合がある。かといって、造船業界は受け身でいるわけにはいかない。造船業界は、より先を見て行動することが必要であり、そうでなければ、規制が同じ目標を達成するにしても、造船業界の意見が反映されないことにより、それに到る道は遥かに厳しいものとなるだろう。CESS において、現在、我々は、個別の団体ではなく、業界全体として問題を共同で取り扱うことにより、造船業界団体にとって大きな進歩がなされたと感じている。

9. このプレゼンテーションの結論として、筆者(CESS 議長)は、現在の規則作成努力に関する造船業界の立場を強調したい。造船業界は、一般の人々の安全と環境問題への関心と改善に向けての実効的な解決策をもたらしたいという望みを十分に意識しており、他の産業の経験に学びたいと思っている。言い換えれば、世界中の造船業界は、海事産業における責任の連鎖を引き受け、貢献する用意がある。意見統一のためのメンバー間での協議を経た後、議論に積極的に参加しているのは、かかる目的のためである。しかし、規則作成は、海事産業の全てのステークホルダーに適切な方法で賦課されるべき経済的制約から逃

れることはできない。ある解決策は、他の解決策と比較して、建造コストの法外な増加を招きかねず、そのような選択は、ある特定のステークホルダーの都合でなされてはならない。それぞれの関係者の責任および状況についての共通認識のもとで議論が行われることは、より良い海事産業とする上で非常に重要である。

付録 3

CESA（欧州造船協議会）2005-2006 年版報告書抜粋 -安全及び環境関連-

第 6 章 安全と環境

世界的基準とその一様な適用により、競争の歪曲が回避される

国際海事機関（IMO）

2005 年には、海上安全と海洋環境保護の分野での技術的規制の進展は、欧州造船政策の焦点であった。欧州の組織、特に欧州委(運輸総局)と欧州海事安全庁（European Maritime Safety Agency: EMSA）が、海上安全と海洋環境の地域における規制団体としてその重要性を高めているものの、競争条件の歪曲は、国際的にかつ強制力を伴った規則の均質な実施によってのみ回避することができるため、国際海事機関（International Maritime Organization: IMO）は依然として欧州業界にとって中心的な重要性を持つ機関である。

欧州の新造・修繕造船所にとっての IMO の重要性は、安全基準の改善に限られていた過去と対照的に、造船所が有する自律性に対する規制の干渉を回避する必要性に一層密接に結びついてきている。

海上輸送において国際的で強制力のある高い技術基準を実施することは、全ての輸送ニーズと船種に対するハイテクソリューションの開発に集中する欧州造船業界の競争力にとって、最も重要である。複雑な高付加価値船舶の市場セグメントで営業している船主は、自発的に厳しい安全基準を要求しているものの、標準的な船舶に関しては、海上輸送分野で船舶工学における最先端技術を取り入れるために、強制要件と徹底したポートステートコントロールが必要である。透明で統一された法的基盤は、国際市場シェアを拡大するために、技術的イノベーションを活用する能力を欧州造船所が持つうえで不可欠である。

欧州造船業界は、技術的また規制担当組織への活発な貢献によって、継続的に安全と環境保護へのコミットを実証している。CESA は IMO における諮問機関としてのステータスを有しており、「ライン川航行中央委員会（Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, CCNR）」にもつながりがある。以下の段落は、

この年次報告がカバーする期間において、IMO で検討中又は決定された重要な規制プロジェクトについての概要である。

海洋環境保護

バラスト水管理 — 「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理に関する国際条約(*International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments*)」の発効に必要な、世界の商船隊の 35%を占める 30 カ国の船籍国による批准はいまだに完了していない。この条約によって、船舶のバラスト水を経由した世界各地の有害な有機物の侵入が回避できる。バラスト水管理のための効果的な方策を実施するための技術的に確固たるガイドラインの作成は終了していないが、2009 年 1 月 1 日の発効日の修正という政治的目標は変わっていない。

船舶のリサイクル — 船舶のリサイクルを促進するため、IMO は 2008 年までに新条約を策定することを決定した。新条約は、解体作業に優しい強制的なルールを船舶の設計とリサイクルについて設定するものである。新しいフレームワークには、造船におけるある種の物質の使用を制限することの他、潜在的に有害な物質の一覧を作成し、船舶のライフサイクルを通じて維持することが盛り込まれる。さらに、環境に優しい解体をおこなうリサイクルヤードの能力については、承認事項にされる。CESA は、新造段階の評価基準を通して、労働安全衛生と環境保護に対するリサイクル国の責任を明確にすべきであって、関連する問題を新造時の措置によって解決しようとする不適切なイニシアティブについてはこれを拒否するアプローチを推進している。船舶の安全と効率的な建造に必要な物質を制限することは、環境と労働衛生へのリスクがない限りは、容認されるものではない。

船舶からの大気汚染 — 2005 年に、船舶エンジンからの NO_x 排出量制限と、低硫黄燃料油 (4.5%) を使用した SO_x 排出量規制を設けた新 MARPOL 付属書 VI が発効した。特別排出規制海域(例えば、北海及びバルト海)では、船舶の燃料油の硫黄含有量は 1.5%を超えてはならない。

燃料タンクの防護 — 衝突及び座礁時の燃料油の流失を防ぐ、または削減するため、MARPOL 付属書 I の新規制 13 では、タンカーのダブルハル防護とタンクあたり 2500 m³の容量制限を義務付けている。この条項は、2007 年 8 月 1 日以降

の契約日の、600 m³以上の燃料を積載した新造船にのみ適用される。CESA のイニシアティブに基づき、油流出の確率論的分析は、タンク構成についてより大きな柔軟性を提供するとして、検査の代替案として承認された。

海上安全

損傷時復原性 — SOLAS 条約の第Ⅱ-I 章の大幅な改正が最終化された後、2004 年までにタンカーを除く全ての船種に対して標準化された損傷時復原性要件を調和させるため、2005 年の規制策定は、実施ガイダンス作成に集中していた（補足説明書）。欧州造船所は、2009 年開始の確率論的な方法について、(RoRo) 客船の水密隔壁設置基準のベースとなる新規制の実用的かつ明確な解釈を促進するために、SLF 小委員会の作業部会に貢献している。Ropax 船（甲板上に溜まった水）に関する補足的な復原性要件に関しては、複数の矛盾する規定(1996 年のストックホルム協約、EU 指令 2003/25/EU、SOLAS 新Ⅱ-I 章)を調和化し、または可能ならば技術的観点からもはや必要無くなっている地域規制を廃止するため、対策がさらに必要とされている。

客船の安全 — 客船の安全に関わるホーリスティック（全体を包括して考える）要件を積極的に策定するイニシアティブは、かかる船種の平均船型が非常に大型化したことが原因で、将来は、事故の発生防止に特別な注意が払われることになる予想される。新しい安全コンセプト案は、生存率を改善し、多数の乗客を退船させる可能性を最小限にするための損傷シナリオに基づいている。造船業界にとっては、このアプローチは安全要件がより柔軟なものとなる可能性もある。このような機会は、港への安全な帰還のため、また船の遺棄と退船（避けられない場合）のための閾値とタイムフレームの定義、及び造船所の設計建造慣行から見ての使い易さ、とくに設計段階の初期における要件の実施のしやすさが保証されて後、初めて利用できる。

ゴールベースの新造船構造基準（GBS） — GBS に関する新しい作業計画は、これまで純粋に詳細仕様規定型であった構造安全基準に、設計寿命指向の機能要件を導入する可能性を有している。バラ積み貨物船とタンカーを対象とした草案は、表題から感じられる有望さに応じておらず、IMO の規制立案者の遠大な目標にも達していない。このイニシアティブは、腐食予備厚が大きく、メンテナンスの要件が低い頑丈な船を求める船主の強い希望によって制限されている。これらの船主希望は、国際船級協会連合（International Association of

Classification Societies, IACS) によって、その「共通構造規則(Common Structural Rules)」の中でも推進されている。

対照的に、造船業界はリスクベースの設計導入を支援し、メンテナンスと修繕に関わる強制的な要件、ライフサイクル面、および造船所と修繕所の能力に対する検証可能な最低基準を含め、構造信頼性に対するホーリスティックな手法の採用をマンドレートとしている。造船所は、設計の自主性と造船建造を最適化する能力へ制限がかかることにより、技術革新が阻害されて競争力を危険にさらすようなことにならないよう、警戒感を持ち続け、IMO での積極的な役割をさらに改善する必要に迫られている。同様に、(ルールの適合性を) 検証する目的での情報アクセスへの要求に対して、造船所の知的財産権を効率的に保護することの重要性を主張していく必要がある。

GBS の動きは、IMO の「陸へ」という傾向、つまり、IMO が国際航行を行う船舶の設計と運用に関する技術要件を設定するという伝統的な手法から、ますます離れていることの 1 つの例である。GBS の策定は、造船所内の建造方法を詳細にわたって取り扱う、調和された国際造船建造標準に関する最小限の要件を包含することもありうる。かかる要件は、「保護塗装の性能基準の策定 (Development of performance standard for protective coatings)」の作業計画においてすでに進行中である。

保護塗装の性能基準 (PSPC) — この傾向は、腐食防止に関する作業計画ですでに明らかになっている。この作業は、現在までのところ船主の商業的利益によって完全に支配され、新しい安全基準への差し迫った必要性があるという論拠を欠き、造船所で実施されるための技術的な実現可能性を無視している。その名称に反して、2006 年 5 月に承認される予定のバラスト水タンクの塗装に関する新しい強制基準は、塗装システムに対しての機能的な性能基準を設定せず、詳細な建造と検査ステップ(「回数を重ねる塗装)」という形式で、表面の仕上げと塗装に対する、詳細仕様規定型の要件を定義している。このアプローチでは、代替システムの使用が抑止され、技術革新の導入も制限されるだろう。この規制案が、腐食によるダメージが起こりにくい船種にも高い基準を課していること、膨大な建造コスト増加、納期の大幅な遅れ、新たな施設への大規模投資をもたらすことに対しても批判されるべきである。こうした問題が予想されることから、すでに欧州とアジアの塗装業界と造船所の同盟が広がり、造船関連専門委員会 (Committee for Shipbuilding Specifics, CESS)」において国際的な

意見調整がなされた。共同の取り組みと確固とした議論に基づいて、この草案には多数の技術的な修正が加わり、実施へ向けた適切な段階的導入期間が決定された。

欧州安全環境イニシアティブ

「第3次海上安全パッケージ」

欧州委（運輸・エネルギー総局）は、欧州議会と評議会に対していわゆる「第3次海上安全パッケージ」を発表した。法整備を提案するこのパッケージは、産業界の専門家との大規模なコンサルテーションを含め、18ヶ月以上を費やして欧州委が準備してきた。CESAは積極的にこのコンサルテーションの過程に参加し、何らかの形で造船所に影響を及ぼすかもしれないほとんどの要素について、支持する意向を示した。このパッケージ中の安全に関する法整備の主要な提案には以下のものが含まれる。

船籍国¹、検査機関²、ポートステートコントロール³、交通監視⁴、事故調査⁵、乗客の権利⁶と民事責任⁷。

規制を実施するシステムにおける欠点に対処すべき

欧州委が新しい技術的要件作成より、規制の実施面に焦点を当てていることは特に歓迎される。船級協会として知られている検査機関に関する提案は、造船所に対し最も直接的な関連性がある。

多くのステークホルダーが、規制の実施プロセスに直接関わっているが、国際規制が十分に遵守されることを確実にする主な責任は旗国の主管庁にあること

¹ 2005年11月23日、船籍国の要件 COM/2005/0586 最終案 欧州委と理事会による指令のための提案

² 2005年11月23日、COM/2005/0587 最終案、船舶検査団体及び海事主管庁の関連活動のための共通規則と規格についての[...]欧州議会と理事会による.../.../指令のための提案

³ 2005年11月23日、COM/2005/0588/ポートステートコントロールについての[...]欧州議会と理事会による EC.../.../指令のための提案

⁴ 2005年11月23日、COM/2005/0589/欧州船舶交通監視及び情報システムの確立 2002/59/EC 指令修正、EC 欧州議会と理事議会による指令のための提案

⁵ 海上交通における事故調査に関する基礎的な原則を確立し、1999/35/EC 及び 2005年11月23日の COM/2005/0590/ 2002/59/EC の指令を修正する欧州議会と理事会による指令の提案

⁶ 2005年11月23日の COM/2005/0592 最終案 事故時の海上及び内陸水路による乗客輸送者の責任についての欧州議会と理事会による規制の提案

⁷ 2005年11月23日 COM/2005/0593 最終版船主の民事責任と財政的補償についての欧州議会と理事会による指令の提案

を強調しておかなければならない。これらの責任を果たすための複数の機能を実行するという点で、船級協会は重要な役割を果たす。多くの船級協会は、独自の技術的専門知識を持って世界中で多様な業界にサービスを提供するため、大組織に発展している。旗国とその他の海事官庁がこの専門知識を活用しているという事実は、商業指向の私企業である船級協会の方がより能率的で顧客配慮型であることが通常であるため、海事産業界からは大いに歓迎されるものである。しかしながら、歴史的に発展する過程で、懸念を呼び起こすような慣習が見られることもしばしばある。

本件での欧州委の提案によって、船舶検査に関連した規制システムをどのように向上させるかについての必要な議論が開始される。CESA は、世界中での規制の均一な適用、船級協会の責任、知的財産権への配慮などの問題についての考察を含むこの議論を歓迎する。

ライン川航行中央委員会 (CCNR)

【省略】

付録 4

欧州船級指令

– 94/57/EC に 2001 年改正 (2001/105/EC) を取り入れたもの –

This document is meant purely as a documentation tool and the institutions do not assume any liability for its contents

► B

COUNCIL DIRECTIVE 94/57/EC

of 22 November 1994

on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations

(OJ L 319, 12.12.1994, p. 20)

Amended by:

	Official Journal		
	No	page	date
► <u>M1</u> Commission Directive 97/58/EC of 26 September 1997	L 274	8	7.10.1997
► <u>M2</u> Directive 2001/105/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001	L 19	9	22.1.2002



COUNCIL DIRECTIVE 94/57/EC
of 22 November 1994

on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community and in particular Article 84 (2) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission⁽¹⁾,

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee⁽²⁾,

Acting in accordance with the procedure referred to in Article 189c of the Treaty⁽³⁾,

Whereas in its resolution of 8 June 1993 on a common policy on safe seas, the Council has set the objective of removing all substandard vessels from Community waters and has given priority to Community action to secure the effective and uniform implementation of international rules by elaborating common standards for classification societies⁽⁴⁾;

Whereas safety and pollution prevention at sea may be effectively enhanced by strictly applying international conventions, codes and resolutions while furthering the objective of freedom to provide services;

Whereas the control of compliance of ships with the uniform international standards for safety and prevention of pollution of the seas is the responsibility of flag and port States;

Whereas Member States are responsible for the issuing of international certificates for safety and pollution provided for under conventions such as Solas 74, Load Lines 66 and Marpol 73/78, and for the implementation of the provisions thereof;

Whereas in compliance with such conventions all Member States may authorize to a various extent technical organizations for the certification of such compliance and may delegate the issue of the relevant safety certificates;

Whereas worldwide a large number of the existing classification societies do not ensure either adequate implementation of the rules or reliability when acting on behalf of national administrations as they do not have adequate structures and experience to be relied upon and to enable them to carry out their duties in a highly professional manner;

Whereas the objective of submitting classification societies to adequate standards cannot be sufficiently achieved by the Member States acting individually and can be better achieved by the Community;

Whereas the appropriate way to act is by means of a Council Directive laying down minimum criteria for recognition of organizations, while leaving recognition itself, the means of enforcement, and the implementation of the Directive to the Member States;

Whereas EN 45004 and EN 29001 standards combined with International Association of Classification Societies (IACS) standards constitute an adequate guarantee of performance quality of organizations;

⁽¹⁾ OJ No C 167, 18. 6. 1993, p. 13.

⁽²⁾ OJ No C 34, 2. 2. 1994, p. 14.

⁽³⁾ Opinion of the European Parliament of 9 March 1994 (OJ No C 91, 28. 3. 1994, p. 9), Council common position of 19 September 1994 (OJ No C 301, 27. 10. 1994, p. 75) and Decision of the European Parliament of 16 November 1994 (not yet published in the Official Journal).

⁽⁴⁾ OJ No C 271, 7. 10. 1993, p. 1.

▼B

Whereas the issue of the Cargo Ship Safety Radio Certificate may be entrusted to private bodies having sufficient expertise and qualified personnel;

Whereas organizations wishing to be recognized for the purpose of this Directive must submit to the Member States complete information and evidence of their compliance with the minimum criteria, and the Member States must notify to the Commission and to the other Member States the organizations they have recognized;

Whereas a three-year recognition may be granted by the Commission for organizations which do not meet the criteria fixing the minimum number and tonnage of classed vessels and minimum number of exclusive surveyors laid down in the Annex but meet all the other criteria; whereas such organizations should be granted an extension of recognition after the period of three years provided they continue to meet the same criteria; whereas the effects of the three-year recognition should be limited to the requesting Member States, for that period only;

Whereas the establishment of the internal market involves free circulation of services so that organizations meeting a set of common criteria which guarantee their professionalism and reliability cannot be prevented from supplying their services within the Community provided a Member State has decided to delegate such statutory duties; whereas such a Member State may nevertheless restrict the number of organizations it authorizes in accordance with its needs based on objective and transparent grounds, subject to control exercised by the Commission through the comitology procedures;

Whereas the implementation of the principle of freedom to provide ship inspection and survey services could be gradual, but not beyond prescribed time limits;

Whereas a tighter involvement of the national administrations in ship surveys and in the issue of the related certificates is necessary to ensure full compliance with the international safety rules even if the Member States rely upon organizations outside their administration for carrying out statutory duties; whereas it is appropriate, therefore, to establish a close working relationship between the administrations and the organizations, which may require that the organization has a local representation on the territory of the Member State on behalf of which it performs its duties;

Whereas a committee of a regulatory nature should be established in order to assist the Commission in its effort to ensure effective application of the existing maritime safety and environmental standards while taking account of the national ratification procedures;

Whereas the Commission must act according to the procedure laid down in Article 13 in order to take due account of progress in international fora and to update the minimum criteria;

Whereas on the basis of the information provided in accordance with Article 11 by the Member States about the performance of the organizations working on their behalf, the Commission will decide whether it will request Member States to withdraw the recognition of recognized organizations which no longer fulfil the set of common minimum criteria, acting in accordance with the procedure of Article 13;

Whereas Member States must nevertheless be left the possibility of suspending their authorization to an organization for reasons of serious danger to safety or environment; whereas the Commission must rapidly decide in accordance with the procedure referred to above whether it is necessary to overrule such national measure;

Whereas each Member State should periodically assess the performance of the organizations working on its behalf and provide the Commission and all the other Member States with precise information related to such performance;

Whereas Member States, as port authorities, are required to enhance safety and prevention of pollution in Community waters through priority inspection of vessels carrying certificates of organizations which do not

▼B

fulfil the common criteria, thereby ensuring no more favourable treatment to vessels flying the flag of a third State;

Whereas the procedure by which the committee will decide should be Procedure III A of Article 2 of Council Decision 87/373/EEC of 13 July 1987 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission⁽¹⁾;

Whereas classification societies must update and enforce their technical standards in order to harmonize safety rules and ensure uniform implementation of international rules within the Community;

Whereas at present there are not uniform international standards to which all ships must conform at the building stage and during their entire life, as regards hull, machinery and electrical and control installations; whereas such standards may be fixed according to the rules of recognized classification societies or to equivalent standards to be decided by the national administrations in accordance with the procedure laid down in Council Directive 83/189/EEC of 28 March 1983 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations⁽²⁾,

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

This Directive establishes measures to be followed by the Member States and organizations concerned with the inspection, survey and certification of ships for compliance with the international conventions on safety at sea and prevention of marine pollution, while furthering the objective of freedom to provide services. This process includes the development and implementation of safety requirements for hull, machinery and electrical and control installations of ships falling under the scope of the international conventions.

Article 2

For the purpose of this Directive:

(a) 'ship' means a ship falling within the scope of the international conventions;

▼M2

(b) 'ship flying the flag of a Member State' means a ship registered in and flying the flag of a Member State in accordance with its legislation. Ships not corresponding to this definition are assimilated to ships flying the flag of a third country;

(c) 'inspections and surveys' means inspections and surveys that it is mandatory to carry out under the international conventions;

(d) 'international conventions' means the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), the 1966 International Convention on Load Lines and the 1973/1978 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, together with the protocols and amendments thereto, and related codes of mandatory status in all Member States, in force on 19 December 2001;

▼B

(e) 'organization' means a classification society or other private body carrying out safety assessment work for an administration;

(f) 'recognized organization' means an organization recognized in conformity with Article 4;

(g) 'authorization' means an act whereby a Member State grants an authorization or delegates powers to a recognized organization;

⁽¹⁾ OJ No L 197, 18. 7. 1987, p. 33.

⁽²⁾ OJ No L 109, 26. 4. 1983, p. 8. Directive as last amended by Directive 94/10/EC (OJ No L 100, 19. 4. 1994, p. 30).

▼B

(h) 'certificate' means a certificate issued by or on behalf of a Member State in accordance with the international conventions;

▼M2

(i) 'class certificate' means a document issued by a classification society certifying the structural and mechanical fitness of a ship for a particular use or service in accordance with the rules and regulations laid down and made public by that society;

(j) 'cargo ship safety radio certificate' means the certificate introduced by the amended SOLAS 1974/1978 Radio Regulations, adopted by the IMO;

▼B

(k) 'location' refers to the place of the registered office, central administration or principal place of business of an organization.

Article 3

1. In assuming their responsibilities and obligations under the international conventions, Member States shall ensure that their competent administrations can assure an appropriate enforcement of the provisions of the international conventions, in particular with regard to the inspection and survey of ships and the issue of certificates and exemption certificates. ►M2 Member States shall act in accordance with the relevant provisions of the Annex and the Appendix to IMO Resolution A.847(20) on guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments. ◀

2. Where for the purpose of paragraph 1 a Member State decides with respect to ships flying its flag:

(i) to authorize organizations to undertake fully or in part inspections and surveys related to certificates including those for the assessment of compliance with Article 14 and, where appropriate, to issue or renew the related certificates; or

(ii) to rely upon organizations to undertake fully or in part the inspections and surveys referred to in subparagraph (i);

it shall entrust these duties only to recognized organizations.

The competent administration shall in all cases approve the first issue of the exemption certificates.

However for the cargo ship safety radio certificate these duties may be entrusted to a private body recognized by a competent administration and having sufficient expertise and qualified personnel to carry out specified safety assessment work on radio-communication on its behalf.

3. This Article does not concern the certification of specific items of marine equipment.

▼M2*Article 4*

1. Member States which wish to grant an authorisation to any organisation which is not yet recognised, shall submit a request for recognition to the Commission together with complete information on, and evidence of, compliance with the criteria set out in the Annex and on the requirement and undertaking that it will comply with the provisions of Article 15(2), (4) and (5). The Commission, together with the respective Member States submitting the request, shall carry out assessments of the organisations for which the request for recognition was received in order to verify that the organisations meet and undertake to comply with the above mentioned requirements. A decision on recognition shall take into account the safety and pollution prevention performance records of the organisation, referred to in Article 9. Recognition shall be granted by the Commission in accordance with the procedure referred to in Article 7(2).

2. Member States may submit to the Commission special requests for a limited recognition of three years for organisations which meet all the criteria of the Annex other than those set out under paragraphs 2 and 3 of section A. The same procedure as that referred to in paragraph 1 will

▼M2

apply to these special requests with the exception that the criteria of the Annex for which compliance has to be assessed during the assessment carried out by the Commission, together with the Member State, shall be all the criteria other than those set out under paragraphs 2 and 3 of section A. The effects of these limited recognitions shall be limited exclusively to the Member State or States which have submitted a request for such recognition.

3. All the organisations which are granted recognition shall be closely monitored by the committee set up under Article 7, particularly those referred to in paragraph 2 above, with a view to possible decisions concerning whether or not to extend the limited recognition. With regard to these latter organisations, a decision on the extension of such recognition shall not take into account the criteria set out under paragraphs 2 and 3 of section A of the Annex but shall take into account the safety and pollution prevention performance records of the organisation, referred to in Article 9(2). Any decision on the extension of the limited recognition shall specify under which conditions, if any, such extension is granted.

4. The Commission shall draw up and update a list of the organisations recognised in compliance with paragraphs 1, 2 and 3. The list shall be published in the *Official Journal of the European Communities*.

5. The organisations which on 22 January 2002 are already recognised on the basis of this Directive shall continue to be recognised. Nevertheless, those organisations shall be required to comply with the new provisions laid down in this Directive and their compliance shall be assessed during the first assessments referred to in Article 11.

▼B*Article 5***▼M2**

1. In applying Article 3(2), Member States shall in principle not refuse to authorise any of the recognised organisations to undertake such functions, subject to the provisions of paragraph 3 and Articles 6 and 11. However, they may restrict the number of organisations they authorise in accordance with their needs provided there are transparent and objective grounds for so doing. At the request of a Member State, the Commission shall, in accordance with the procedure laid down in Article 7, adopt appropriate measures.

3. In order for a Member State to accept that a recognised organisation located in a third State is to carry out the duties mentioned in Article 3 or part of them it may request the third State in question to grant reciprocal treatment for those recognised organisations which are located in the Community. In addition, the Community may request the third State where a recognised organisation is located to grant reciprocal treatment for those recognised organisations which are located in the Community.

▼B*Article 6*

1. Member States which decide to act as described in Article 3 (2), shall set out a working relationship between their competent administration and the organizations acting on their behalf.

▼M2

2. The working relationship shall be regulated by a formalised written and non-discriminatory agreement or equivalent legal arrangements setting out the specific duties and functions assumed by the organisations and including at least:

- (a) the provisions set out in Appendix II of IMO Resolution A.739(18) on guidelines for the authorisation of organisations acting on behalf of the administration, while drawing inspiration from the Annex, Appendixes and Attachment to IMO MSC/Circular 710 and MEPC/

▼M2

Circular 307 on model agreement for the authorisation of recognised organisations acting on behalf of the administration;

- (b) the following provisions concerning financial liability:
- (i) if liability arising out of any incident is finally and definitely imposed on the administration by a court of law or as part of the settlement of a dispute through arbitration procedures, together with a requirement to compensate the injured parties for loss or damage to property or personal injury or death, which is proved in that court of law to have been caused by a wilful act or omission or gross negligence of the recognised organisation, its bodies, employees, agents or others who act on behalf of the recognised organisation, the administration shall be entitled to financial compensation from the recognised organisation to the extent that the said loss, damage, injury or death is, as decided by that court, caused by the recognised organisation;
 - (ii) if liability arising out of any incident is finally and definitely imposed on the administration by a court of law or as part of the settlement of a dispute through arbitration procedures, together with a requirement to compensate the injured parties for personal injury or death, which is proved in that court of law to have been caused by any negligent or reckless act or omission of the recognised organisation, its employees, agents or others who act on behalf of the recognised organisation, the administration shall be entitled to financial compensation from the recognised organisation to the extent that the said personal injury or death is, as decided by that court, caused by the recognised organisation; the Member States may limit the maximum amount payable by the recognised organisation, which must, however, be at least equal to EUR 4 million;
 - (iii) if liability arising out of any incident is finally and definitely imposed on the administration by a court of law or as part of the settlement of a dispute through arbitration procedures, together with a requirement to compensate the injured parties for loss or damage to property, which is proved in that court of law to have been caused by any negligent or reckless act or omission of the recognised organisation, its employees, agents or others who act on behalf of the recognised organisation, the administration shall be entitled to financial compensation from the recognised organisation, to the extent that the said loss or damage is, as decided by that court, caused by the recognised organisation; the Member States may limit the maximum amount payable by the recognised organisation, which must, however, be at least equal to EUR 2 million;
- (c) provisions for a periodical audit by the administration or by an impartial external body appointed by the administration into the duties the organisations are undertaking on its behalf, as referred to in Article 11(1);
- (d) the possibility for random and detailed inspections of ships;
- (e) provisions for reporting essential information about their classed fleet, changes, suspensions and withdrawals of class, as referred to in Article 15(3).

▼B

3. The agreement or equivalent legal arrangement may set the requirement that the recognized organization has a local representation on the territory of the Member State on behalf of which it performs the duties referred to in Article 3. A local representation of a legal nature ensuring legal personality under the law of the Member State and the competence of its national courts may satisfy such requirement.

4. Each Member State shall provide the Commission with precise information on the working relationship established in accordance with this Article. The Commission shall subsequently inform the other Member States.

▼M2

5. The Commission shall, not later than 22 July 2006, submit a report to the European Parliament and to the Council evaluating the economic

▼M2

impact of the liability regime provided for in this Article on the parties concerned and, more particularly, its consequences for the financial equilibrium of recognised organisations.

This report shall be drawn up in cooperation with the competent authorities of the Member States and the parties concerned, in particular recognised organisations/classification societies. The Commission shall, if necessary in the light of this evaluation, submit a proposal amending this Directive with more specific reference to the principle of liability and the maximum liabilities.

Article 7

1. The Commission shall be assisted by a committee.
2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.

The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.

3. The Committee shall adopt its rules of procedure.

▼B*Article 8***▼M2**

1. This Directive may, without broadening its scope, be amended in accordance with the procedure laid down in Article 7(2), in order to:

- apply, for the purposes of this Directive, subsequent amendments to the international conventions, protocols, codes and resolutions related thereto mentioned in Articles 2(d), 3(1) and 6(2), which have entered into force,
- update the criteria in the Annex taking into account, in particular, the relevant decisions of the IMO,
- alter the amounts specified in points (ii) and (iii) of Article 6(2)(b).

▼B

2. Following the adoption of new instruments or protocols to the conventions referred to in Article 2 (d), the Council, acting on a proposal from the Commission, shall decide, taking into account the Member States parliamentary procedures as well as the relevant procedures within IMO, on the detailed arrangements for ratifying those new instruments or protocols, while ensuring that they are applied uniformly and simultaneously in the Member States.

▼M2*Article 9*

1. The recognition of organisations referred to in Article 4 which no longer fulfil the criteria set out in the Annex or which fail to meet the safety and pollution prevention performance records mentioned in paragraph 2 shall be withdrawn. The withdrawal of recognition shall be decided by the Commission in accordance with the procedure referred to in Article 7(2), after the organisation concerned has been given the opportunity to submit its observations.

2. In preparing drafts for a decision relating to the withdrawal of recognition as referred to in paragraph 1, the Commission shall take into account the outcome of the assessments of the recognised organisations referred to in Article 11 as well as the safety and pollution prevention performance records of the organisations, measured for all the ships they have in class irrespective of the flag the ships fly.

The safety and pollution prevention performance records of the organisations shall be derived from the data produced by the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control and/or by similar schemes. Other indications may be derived from an analysis of the casualties involving ships classed by the recognised organisations.

▼ **M2**

Reports produced by Member States on the basis of Article 12 shall also be taken into consideration to assess the safety and pollution prevention performance records of the organisations.

The Committee set up under Article 7 shall determine the criteria to be followed in order to decide, on the basis of the information referred to in this paragraph, when the performance of an organisation acting on behalf of a flag State can be considered an unacceptable threat to safety and the environment.

Draft decisions relating to the withdrawal of recognition as referred to in paragraph 1 shall be submitted to the Committee by the Commission upon its own initiative or at the request of a Member State.

Article 10

1. Notwithstanding the criteria specified in the Annex, where a Member State considers that a recognised organisation can no longer be authorised to carry out on its behalf the tasks specified in Article 3 it may suspend such authorisation on the basis of the following procedure:

- (a) the Member State shall inform the Commission and the other Member States of its decision without delay, giving substantiated reasons therefor;
- (b) the Commission shall examine whether the suspension is justified for reasons of serious danger to safety or the environment;
- (c) acting in accordance with the procedure laid down in Article 7(2), the Commission shall inform the Member State whether or not its decision to suspend the authorisation is justified for reasons of serious danger to safety or the environment and, if it is not justified, request the Member State to withdraw the suspension.

2. Whenever the Commission considers that the safety and pollution prevention performance records of a recognised organisation worsen, without however justifying the withdrawal of its recognition on the basis of the criteria referred to in Article 9(2), it may decide to inform the recognised organisation accordingly and request it to take appropriate measures to improve its safety and pollution prevention performance records, and inform the Member States thereof. Should the recognised organisation fail to provide the Commission with an appropriate answer or should the Commission consider that the measures taken by the recognised organisation have failed to improve its safety and pollution prevention performance records, the Commission may decide to suspend recognition of the organisation for a period of one year in accordance with the procedure referred to in Article 7(2) after the organisation concerned has been given the opportunity to submit its observations. During that period, the recognised organisation will not be allowed to issue or renew any certificate to ships flying the flag of the Member States while the certificates issued or renewed in the past by the organisation remain valid.

3. The procedure referred to in paragraph 2 shall also apply where the Commission has evidence that a recognised organisation has failed to comply with the provisions of Article 15(3), (4) or (5).

4. One year after the adoption of the decision of the Commission to suspend recognition of an organisation, the Commission shall assess whether the shortcomings referred to in paragraphs 2 and 3 which led to the suspension have been removed. Where such shortcomings are still present, recognition shall be withdrawn in accordance with the procedure referred to in Article 7(2).

Article 11

1. Each Member State must satisfy itself that the recognised organisations acting on its behalf for the purpose of Article 3(2) effectively carry out the functions referred to in that Article to the satisfaction of its competent administration.

2. Each Member State shall carry out this task at least on a biennial basis and shall provide the other Member States and the Commission

▼M2

with a report of the results of this monitoring at the latest by 31 March of each year following the years for which compliance has been assessed.

3. All the recognised organisations shall be assessed by the Commission, together with the Member State which submitted the relevant request for recognition, on a regular basis and at least every two years to verify that they fulfil the criteria of the Annex. In selecting the organisations for assessment, the Commission shall pay particular attention to the safety and pollution prevention performance records of the organisation, to the casualty records and to the reports produced by Member States in accordance with Article 12. The assessment may include a visit to regional branches of the organisation as well as random inspection of ships for the purpose of auditing the organisation's performance. In this case the Commission shall, where appropriate, inform the Member States where the regional branch is located. The Commission shall provide the Member States with a report of the results of the assessment.

4. Each recognised organisation shall make available the results of its quality system management review to the Committee set up under Article 7, on an annual basis.

Article 12

In exercising their inspection rights and obligations as port States, Member States shall report to the Commission and to other Member States, and inform the flag State concerned, the discovery of the issue of valid certificates by organisations acting on behalf of a flag State to a ship which does not fulfil the relevant requirements of the international conventions, or of any failure of a ship carrying a valid class certificate and relating to items covered by that certificate. Only cases of ships representing a serious threat to safety and the environment or showing evidence of particularly negligent behaviour of the organisations shall be reported for the purposes of this Article. The recognised organisation concerned shall be advised of the case at the time of the initial inspection so that it can take appropriate follow-up action immediately.

▼B*Article 14*

1. Each Member State shall ensure that ships flying its flag shall be constructed and maintained in accordance with the hull, machinery and electrical and control installation requirements of a recognized organization.

2. A Member State may decide to use rules it considers equivalent to those of a recognized organization only on the proviso that it immediately notified them to the Commission in conformity with the procedure of Directive 83/189/EEC and to the other Member States and they are not objected to by another Member State or the Commission and found through the procedure of ►M2 Article 7(2) ◀ not to be equivalent.

*Article 15***▼M2**

1. The recognised organisations shall consult with each other periodically with a view to maintaining equivalence of their technical standards and the implementation thereof in line with the provisions of IMO Resolution A.847(20) on guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments. They shall provide the Commission with periodic reports on fundamental progress in standards.

▼B

2. The recognized organizations shall demonstrate willingness to cooperate with port State control administrations when a ship of their class is concerned, in particular, in order to facilitate the rectification of reported deficiencies or other discrepancies.

▼M2

3. The recognised organisations shall provide to all Member States administrations which have granted any of the authorisations provided for in Article 3 and to the Commission all relevant information about their classed fleet, transfers, changes, suspensions and withdrawals of class, irrespective of the flag the vessels fly. Information on transfers, changes, suspensions, and withdrawals of class, including information on all overdue surveys, overdue recommendations, conditions of class, operating conditions or operating restrictions issued against their classed vessels — irrespective of the flag the vessels fly — shall also be communicated to the Sirenac information system for port State control inspections and shall be published on the website, if any, of these recognised organisations.

4. The recognised organisations shall not issue certificates to a ship, irrespective of its flag, which has been declassified or is changing class for safety reasons before giving the opportunity to the competent administration of the flag State to give its opinion within a reasonable time in order to determine whether a full inspection is necessary.

5. In cases of transfer of class from one recognised organisation to another, the losing organisation shall inform the gaining organisation of all overdue surveys, overdue recommendations, conditions of class, operating conditions or operating restrictions issued against the vessel. On transfer, the losing organisation shall provide the gaining organisation with the complete history file of the vessel. The certificates of the ship can be issued by the gaining organisation only after all overdue surveys have been satisfactorily completed and all overdue recommendations or conditions of class previously issued against the vessel have been completed as specified by the losing organisation. Prior to the issuance of the certificates, the gaining organisation must advise the losing organisation of the date of issue of the certificates and confirm the date, location and action taken to satisfy each overdue survey, overdue recommendation and overdue condition of class. The recognised organisations shall cooperate with each other in properly implementing the provisions of this paragraph.

▼B*Article 16*

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with the Directive no later than 31 December 1995.

2. When Member States adopt these provisions, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such a reference shall be laid down by the Member States.

3. The Member States shall immediately communicate to the Commission the text of all the provisions of domestic law which they adopt in the field governed by this Directive. The Commission shall inform the other Member States thereof.

▼M2

4. In addition, the Commission shall inform the European Parliament and the Council, on a regular basis, of progress in the implementation of the Directive within the Member States.

▼B*Article 17*

This Directive is addressed to the Member States.

▼B

ANNEX

**MINIMUM CRITERIA FOR ORGANIZATIONS REFERRED TO IN
ARTICLE 3****▼M2**

A. GENERAL MINIMUM CRITERIA

1. The recognised organisation must be able to document extensive experience in assessing the design and construction of merchant ships.
2. The organisation must have in its class a fleet of at least 1 000 ocean-going vessels (over 100 GRT) totalling no less than 5 million GRT.
3. The organisation must employ a technical staff commensurate with the number of vessels classed. As a minimum, 100 exclusive surveyors are needed to meet the requirements in paragraph 2.
4. The organisation must have comprehensive rules and regulations for the design, construction and periodic survey of merchant ships, published and continually upgraded and improved through research and development programmes.
5. The organisation must have its register of vessels published on an annual basis or maintained in an electronic base accessible to the public.
6. The organisation must not be controlled by shipowners or shipbuilders, or by others engaged commercially in the manufacture, equipping, repair or operation of ships. The organisation must not be substantially dependent on a single commercial enterprise for its revenue. The recognised organisation must not carry out statutory work if it is identical with or has business, personal or family links to the shipowner or operator. This incompatibility shall also apply to surveyors employed by the recognised organisation.
7. The organisation must operate in accordance with the provisions set out in the Annex to IMO Resolution A.789(19) on specifications on the survey and certification functions of recognised organisations acting on behalf of the administration, in so far as they cover matters falling within the scope of this Directive.

B. SPECIFIC MINIMUM CRITERIA

▼B

1. The organization is established with:
 - (a) a significant technical, managerial, support and research staff commensurate to the tasks and to the vessels classed, catering also for capability — developing and upholding rules and regulations;
 - (b) world-wide coverage by its exclusive technical staff or through exclusive technical staff of other recognized organizations.
2. The organization is governed by a code of ethics.
3. The organization is managed and administered in such a way as to ensure the confidentiality of information required by the administration.

▼M2

4. The organisation is prepared to provide relevant information to the administration, to the Commission and to the interested parties.
5. The organisation's management has defined and documented its policy and objectives for, and commitment to, quality and has ensured that this policy is understood, implemented and maintained at all levels in the organisation. The organisation's policy must refer to safety and pollution prevention performance targets and indicators.
6. The organisation has developed, implemented and maintains an effective internal quality system based on appropriate parts of internationally recognised quality standards and in compliance with EN 45004 (inspection bodies) and with EN 29001, as interpreted by the IACS Quality System Certification Scheme Requirements, and which, *inter alia*, ensures that:
 - (a) the organisation's rules and regulations are established and maintained in a systematic manner;
 - (b) the organisation's rules and regulations are complied with and an internal system to measure the quality of service in relation to these rules and regulations is put in place;

▼ M2

- (c) the requirements of the statutory work for which the organisation is authorised are satisfied and an internal system to measure the quality of service in relation to the compliance with the international conventions is put in place;
- (d) the responsibilities, authorities and interrelation of personnel whose work affects the quality of the organisation's services are defined and documented;
- (e) all work is carried out under controlled conditions;
- (f) a supervisory system is in place which monitors the actions and work carried out by surveyors and technical and administrative staff employed directly by the organisation;
- (g) the requirements of the statutory work for which the organisation is authorised are only carried out by its exclusive surveyors or by exclusive surveyors of other recognised organisations; in all cases, the exclusive surveyors must have an extensive knowledge of the particular type of ship on which they carry out the statutory work as relevant to the particular survey to be carried out and of the relevant applicable requirements;
- (h) a system for qualification of surveyors and continuous updating of their knowledge is implemented;
- (i) records are maintained, demonstrating achievement of the required standards in the items covered by the services performed, as well as the effective operation of the quality system;
- (j) a comprehensive system of planned and documented internal audits of the quality related activities is maintained in all locations;
- (k) the statutory surveys and inspections required by the Harmonised System of Survey and Certification for which the organisation is authorised are carried out in accordance with the provision set out in the Annex and Appendix to IMO Resolution A.746(18) on Survey Guidelines under the Harmonised System of Survey and Certification;
- (l) clear and direct lines of responsibility and control are established between the central and the regional offices of the society and between the recognised organisations and their surveyors.

7. The organisation must demonstrate ability:

- (a) to develop and keep updated a full and adequate set of own rules and regulations on hull, machinery and electrical and control equipment having the quality of internationally recognised technical standards on the basis of which SOLAS Convention and Passenger Ship Safety Certificates (as regards adequacy of ship structure and essential shipboard machinery systems) and Load Line Certificates (as regards adequacy of ship strength) can be issued;
- (b) to carry out all inspections and surveys required by the international conventions for the issue of certificates, including the necessary means of assessing — through the use of qualified professional staff and in accordance with the provisions set out in the Annex to IMO Resolution A.788(19) on guidelines on implementation of the International Safety Management (ISM) Code by administrations — the application and maintenance of the safety management system, both shore-based and on board ships, intended to be covered in the certification.

▼ B

8. The organization is subject to certification of its quality system by an independent body of auditors recognized by the administration of the State in which it is located.

▼ M2

9. The organisation must allow participation in the development of its rules and/or regulations by representatives of the administration and other parties concerned.