

## IMO 第 108 回法律委員会の審議の結果と動向

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202109

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 中村 秀之

7月26日から30日、国際海事機関（IMO）の第108回法律委員会（LEG）がリモート形式で開催された。弊センターでは、この第108回法律委員会に向けて、6月25日に産官学の参加する委員会（委員長は、藤田友敬東京大学教授）を開催し、我が国の対応を検討した。以下では、進捗の見られた主な議題の審議結果について説明する。

### 1. 主要議題に関する審議結果の概要

#### (1) 自動運航船に関する規制スコーピング・エクササイズ

規制スコーピング・エクササイズは、仮に自動運航船が運航した場合に、IMO 所管条約と何らかの抵触が生じるかどうかを確認し、IMO 所管条約の改正の要否や条文、文言の明確化や解釈の統一等の要否をチェックしつつ、その結果を踏まえて論点整理を行う作業である。法律委員会では、同委員会が所管する条約等（表参照）を対象にこのエクササイズを行った。エクササイズは有志国等が中心となって行われ、我が国は民事責任条約（1969年条約、1976年議定書、1992年条約の三条約）を担当した。

今次会合では、このエクササイズの結論がとりまとめられた。結論としては、自動運航船は、大きな調整の必要なく、法律委員会所管諸条約の既存の枠組みにおさまり得るだろうとされ、また、新たな条約が必要となることはないだろうとされたが、共通の潜在的課題に対応するため、追加的な解釈もしくは改正が必要となる条約もあるだろうと指摘されている。

共通の潜在的課題としては、①船長の役割と責任（responsibility）、②遠隔操作者の役割と責任（responsibility）、③責任（liability）の諸問題、④自動運航船の定義／用語、及び⑤証書が挙げられた。それぞれの説明は概ね以下のとおり（各条約にこれらの指摘が当てはまるか否かは表右側のチェック欄参照。）で、我が国の指摘、懸念は概ね反映されたものとなっている。

- ① 船長の役割と責任 船舶に船長がいない自動運航船の場合に、誰が船長の役割を果たさなければならないかを明確にする必要がある。準自律船又は完全自律船を運航する際には、所有者／用船者が追加的な義務又は責任を負うのか。限られた乗組員を有する準自律船の場合には、通常船長に帰属する責任は実際に船舶に乗っている者に移転されるのか、もしくは船舶に乗っていない者によって担われるのか。
- ② 遠隔操作者の役割と責任 「運航者」又は「被用者若しくは代理人」といった用語は責任・賠償体制において広く用いられているが、責任、責任集中及び求償に関する規定に自動運航船を明確に取り込むには、遠隔操作者が、例えば「運航者」又は「被用者若しくは代理人」といった用語の範囲に含まれるのかを明確にする必要がある。条約で用いられる「運航者」は船舶の商業的な運航者を指すことが意図されており、自動運航船の文脈における遠隔

操作者を指す意図はない。この問題に関する明確化のための議論は必要であろう。

- ③ 責任の諸問題 自動運航船に関する新たな技術によって、遠隔操作者、遠隔操作センター、ネットワーク／コンピューター・システム提供者、システム開発者といった新たなアクターが導入される。これらのアクターが責任・補償体制に関わるべきなのか、どのように関わるべきなのか、決定する必要がある。特に、現在の免責事由、責任集中、求償に関する規定がこれで十分か検討する必要がある。責任・補償体制の最重要原則である船主の厳格責任は維持されるべきと強調されるが、新たなアクターや技術の導入によって、諸条約の責任分担について政策的な問題が発生すると考えられ、将来この問題に取り組む必要がある。
- ④ 自動運航船の定義／用語 新たな技術やアクターが登場する中で、責任・補償体制の既存の定義や用語が引き続き妥当することを確認する必要がある。自動運航船（とりわけ無人遠隔操作船及び完全自律船）は「船舶」の様々な定義に当てはまること、「船舶」の定義を含まない諸条約が自動運航船にも適用されることが明確にされる必要がある。また、遠隔操作者が「管理者及び運航者」又は「いずれかの者（any person）」の範疇に入るのか明確にする必要がある。自動運航船又はその構成機器の製造者又はプログラマーが「管理人及び運航者」又は「いずれかの者」に当たるのかも不確定であろう。最後に、「過失」（fault／negligence）や「意図」（intention）といった概念は自律技術によって生じる損害の文脈において検討を要するだろう。しかし、これらの検討は現行の枠組みの下で自動運航船を運航させることを阻害することはないであろう。
- ⑤ 証書 ほとんどの責任条約に係る横断的問題は、船上に人がいない状況で、寄港国検査のために船内に備え置かなければならない保険証書にどのようにアクセスするかである。これは他の IMO 条約にも関わる問題である。

〔IMO 法律委員会所管条約と潜在的課題〕

IMO 法律委員会所管条約	①	②	③	④	⑤
2001 年燃料油汚染損害民事責任条約（BUNKERS 2001）		✓	✓	✓	✓
1969 年民事責任条約（CLC 1969）		✓	✓		
1976 年民事責任条約改正議定書（CLC PROT 1976）					
1992 年民事責任条約（CLC PROT 1992）		✓	✓	✓	✓
1992 年基金条約（FUND PROT 1992）			✓	✓	
2003 年追加基金条約（FUND PROT 2003）					
1971 年核物質海上運送民事責任条約民事責任条約（NUCLEAR 1971）		✓		✓	
1974 年旅客および手荷物に関するアテネ条約（PAL 1974）		✓	✓	✓	
1976 年旅客および手荷物に関するアテネ条約改正議定書（PAL PROT 1976）					
2002 年旅客および手荷物に関するアテネ条約改正議定書（PAL PROT 2002）		✓	✓	✓	✓
1976 年海事債権責任制限条約（LLMC 1976）		✓	✓	✓	
1996 年海事債権責任制限条約（LLMC PROT 1996）		✓	✓	✓	
1988 年海洋航行不法行為防止条約（SUA 1988）	✓	✓		✓	
1988 年大陸棚プラットフォーム不法行為防止議定書（SUA PROT 1988）		✓			

2005年海洋不法行為防止条約改正議定書 (SUA 2005)	✓	✓			
2005年大陸棚プラットフォーム不法行為防止議定書改正議定書 (SUA PROT 2005)		✓			
1989年サルベージに関する国際条約 (SALVAGE 1989)	✓	✓		✓	
2007年海難残骸物除去ナイロビ条約 (NAIROBI WRC 2007)	✓	✓			✓
2010年危険有害物質海上運送に伴う民事責任および補償条約 (HNS PROT 2010)		✓	✓	✓	✓

※条約、議定書の名称は適宜略称を用いている。①は船長②は遠隔操作者③は責任の問題④は定義・用語⑤は証書。

法律委員会でのエクササイズの議論はとりあえず終了とされ、特定された諸課題について何らかの作業・検討を行うには、新規議題の採用を求める提案文書の提出が求められることになった。なお、自動運航船に関して、国連海洋法条約 (UNCLOS) を含めた横断的な問題を検討するため、また法的な影響に対処するため、海上安全委員会や簡易化委員会との共同作業部会を設置することにつき支持が見られた。

## (2) 海事債権責任制限条約の解釈の統一

船主の責任制限の権利を否定する際のクライテリアについて決議案のドラフトが行われた。その結果、ほぼ同一内容の決議案を、1976年海事債権責任制限条約第4条、1996年海事債権責任制限条約第4条及び1992年民事責任条約第6条について、それぞれ個別に作成し、最終的に総会決議となるよう、決議案を次の総会に提出することになった。

なお、船主が責任を制限できないのは、条文上、「損失を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己の作為又は不作為により当該損失の生じたことが証明された場合」であるが、決議案では、①責任制限の権利が否定されるのは極限られた状況に限定され、故意に近い水準の過失があることが必要で、その水準は重過失よりも高く、海上保険契約において保険金の支払いが受けられないようなものであること、②いわゆる「無謀な行為」については損害や損失の発生のおそれについての認識をともなう必要があること、③船長、その他の船員又は被用者等の船主以外の関係者の行為は関係がなく、クライテリアが満たされたかどうかの立証を求める際には考慮されるべきではないこと、が確認されている。

## (3) 遺棄船員

IMOによれば、船員の「遺棄」事案は、船主が、適時の送還、賃金の支払い、生活必需品の提供に関する船員に対する基本的義務を履行しない場合に発生するとされる。今次会合では、2019年には40件が報告され、20件が解決されたこと、2020年に85件、2021年は4月1日までに26件の新規事案が報告され、これら111件のうち18件は新型コロナウイルスの影響によること、2021年4月1日から会合までに27件の新規事案が報告されていることが紹介された。

本件に関しては、旗国及び寄港国ガイドラインの策定に向けて議論が行われているが、IMOでは国際労働機関 (ILO) との共同作業部会の設置が合意されているものの、当然ながらILOの側でも承認が必要で、関係会合が早くとも2021年10月/11月開催の予定であることが報告された。そのため、法律委員会は会期間に行われるコレスポネンス・グループ (メールで議論を行うもの) を設置することに合意し、今次会合で示された骨子をベースにガイドライン作成作業を

行い、次回の法律委員会で報告を行うことになった（共同作業部会ができれば同部会にも報告を行う）。なお、今次会合では、船員緊急相互基金の構想への言及があったが、同基金の設立については、次回の法律委員会に新規議題の採用を求める提案を提出するよう要請がされている。

#### (4) 船舶の不正登録・不正登録機関

船舶の不正な登録、偽造された登録証書、偽の船舶登録機関等の問題に対処するため、IMO の GISIS モジュール上の船舶データに、船舶のステイタスとして、偽装フラッグ、国連制裁下の船舶、国連制裁下の船主／オペレーターのチェックボックスが設けられ、これらの船舶リストが簡単に表示されるようになったことが報告された（この船舶データは IMO に登録すれば誰でも利用できる。）。

また、懸案になっていた決議案が合意され、総会に提出されることになり、加えて、残された問題を検討するため会期間のコレスポネンシ・グループが設置された。

決議案が奨励し、要請する主な内容は以下のとおり。

- 国際海上交通・貿易の促進を害することなく、海事関係の詐欺行為を防止するため効果的な措置を講じ、情報交換を行うことにつき十分に協力すること
- 海事関係の詐欺行為の防止に関する国内法を再検討すること
- 国内法上の執行手続き及び訓練された人員等の執行のリソースを検証すること、並びに、詐欺行為の実効的な防止、捜査、探知、そして関係者すべての訴追に必要な措置を講じること
- この決議の目的達成に向けて取られた又は検討された法的、行政的及びその他の措置を IMO 事務局長に通知すること
- 政府間相互の協力、そして、関係政府間国際組織、海事利害関係者との協力に関する、可能なすべての措置を講じること
- 政府、IMO 事務局長、寄港国検査当局、民間の関係者や利害関係者が詐欺行為の防止、発見及び報告の能力向上に焦点を当てたワークショップを開催していくこと

なお、残された問題とされるのは、「偽造文書」の定義の検討、不正登録のカテゴリーの検討と必要な措置の特定、不正登録・偽登録機関の実態や種類等の研究の目的や範囲の検討、GISIS モジュールの情報提供や寄港国検査官の訓練に関する提案、不正に登録された船舶の没収措置に関する検討等である。

#### (5) 新規議題の採用

##### (a) 1996 年海事債権責任制限条約等の責任限度額改正の必要性に関する評価手法

上記条約等における船主の責任限度額の簡易改正規定においては、限度額の改正案について決定を行うにあたり、①事故の経験、特にそれらの事故によって生じた損害の額、②貨幣価値の変動及び③保険の費用に及ぼす影響を考慮するとあるだけで、実際にどのような数字を基に改正案を検討するかは定められていない。これについて、豪州は、客観的で、透明性のある評価手法を設けることを新規議題として提案する文書を提出、承認された。本件につ

いては、豪州を中心に、会期間において非公式作業を行い、次回委員会においてより具体的な提案を提出することが要請されている。

(b) 燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(バンカー条約)のクレームズ・マニュアル

国際油濁補償基金は、主としてタンカーから流出した貨物としての油による油濁損害について補償を行うが、この補償の請求に関しては、同基金においてクレームズ・マニュアルが作成されている。一方、バンカー条約に基づく賠償に関しては作成されていない。カナダ、フィンランド、スペイン、UAE や P&I クラブ国際グループなどが、バンカー条約に関するマニュアルの作成を新規議題として提案、承認された。本件については、P&I クラブ国際グループが会期間に関心国と協議し、次回会合において具体的な提案を行うことになった。

## 2. 今後に向けて

IMO 法律委員会での審議においては、国土交通省海事局の努力、商法の藤田友敬東京大学教授、小塚 荘一郎学習院大学教授、後藤元東京大学教授の多大な貢献、国際法の兼原敦子上智大学教授の助言、産業界の参画を得て、例えば、自動運航船や解釈の統一に関する議題のように、法的に見てかなりテクニカルな問題であっても、議論に積極的に参画し、我が国の見解が共有されるようになってきている。(5)の新規議題は、我が国の海事産業にも影響のある問題であり、引き続き、我が国の積極的な議論への参加が求められよう。

(以 上)