

IMO 第 109 回法律委員会の審議の結果と動向

日本海事新聞 202206

日本海事センター企画研究部

上席研究員 中村 秀之

ポイント

1. 船主責任限度額の適否を判断する客観的手法作成に向けて議論
2. バンカー条約のクレームズ・マニュアル策定へ前進
3. 自動運航船への対応の検討が再スタート

国際海事機関（IMO）の第 109 回法律委員会（LEG）がリモート形式で、3 月 21 日から 25 日に開催された（リモート形式での開催のため、形式的には、議事録案の周知、修正の期間があり、4 月 5 日までの開催とされている。）。弊センターでは、この第 109 回法律委員会に向けて、3 月 4 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、法律委員会の主要議題の審議結果及び動向を説明する。

1. 主要議題の審議結果

(1) 船主責任限度額改正の必要性を評価するための措置

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当たり、①事故の経験（特に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ことになっており、第 108 回法律委員会で、これらの要素を考慮する際の客観的で透明性のある評価手法の策定が新たな議題として採用され、豪州を中心として非公式の検討作業が会期間に行われ、我が国も参加した。とはいえ、今次会合では、非公式の検討作業で多様な意見が出されて評価手法案の策定にまで至っていないことが報告され、委員会の議論においても様々な懸念の声が聞かれた。

そこで、委員会は、まずは 1996 年の海事債権責任制限条約に対象を限定した上で、豪州をコーディネーターとするコレスポンデンス・グループを設置し、次の事項を検討することになった。①委員会本体で決定する必要がある原則やポリシーのリストを作成すること、②事故の経験及び当該事故による損害額の情報収集及び定期的報告に関する評価手法案に含める必要のある要素（データや情報のソース、情報収集と確認の手段、定期的報告の内容や手続を含む。）の明確化を始めること、③貨幣価値の変動を評価する既存のプラクティスに関して提供される助言を反映し、評価手法が透明で、厳密でかつ再現可能であるが、煩わしくはないものであることを確保しつつ、貨幣価値の変動に関する評価手法案に含める必要のある要素の明確化を始めること、④次回会合に報告書を提出すること。

他方、委員会は事務局に対して新たな GISIS（IMO ウェブサイト上の総合情報データベース）モジュールを含め、「事故の経験」報告手続の作成について委員会と協働することと、類似の責任制度を有する適切な国際組織又は地域機関に連絡を取り、貨幣価値の変動の評価に関する既存のプラクティスについて助言を求めることを指示した。

(2) バンカー油汚染損害に関する民事責任条約（バンカー条約）のクレームズ・マニュアルの作成

タンカー等から流出した油による汚染損害の賠償・補償に関するスキームにおいて、国際油濁補償基金

(IOPC 基金) が作成しているクレームズ・マニュアルのようなマニュアルをバンカー条約についても作成しようという提案が前回会合で出され、新規議題として承認された。その後、国際 P&I グループ (IG) を中心に非公式の検討作業が会期間に行われ、我が国も参加してきたが、今次会合では、この作業の結果としてのマニュアルの素案が提出された。留意すべき事項を指摘する国や、国連貿易開発会議 (UNCTAD) のように小さな島嶼国への配慮という点からの注意喚起を行う組織もあったが、深刻な懸念を表明されるようなことはなく、本件はジョージアをコーディネーターとするリモート会期間グループにより作業が続けられることになった。

(3) ロシアによるウクライナ侵攻関係(黒海及びアゾフ海の状況が海運及び船員に与えるインパクト)

「IMO 諸条約の履行に関する助言及びガイダンス」の議題の下で、フランスは、3月10日及び18日に行われた第35回臨時理事会が委員会に対して黒海及びアゾフ海において被害にあっている船員や商船への支援措置を検討するよう要請したとして、①黒海及びアゾフ海の状況が海運及び船員に与えるインパクトを扱う新規議題の挿入、②黒海及びアゾフ海の状況が保険証書に与える影響に関するガイドラインの作成、③今次会合におけるガイドライン作成のための作業部会の設置、④ガイドラインの提案を含む作業文書の事務局への提出などを提案した。

このような突然の提案に対して、手続規則上の懸念も提起されたが、手続規則上は問題ないとの説明があり、多くの賛同を得て議題に加えられ、作業部会が設置された。作業部会での議論の結果、「黒海及びアゾフ海の状況が保険又は金銭的保証の証書に与える影響に関するガイダンス」と題する回章案が示され、委員会で承認された。その内容は、1969年及び1992年の油濁損害に関する民事責任条約(民事責任条約)、2001年バンカー条約、2002年の旅客及びその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約、2007年の難破物除去ナイロビ条約(ナイロビ条約)が求める、保険又は他の金銭的保証の有効性を証明する証書の発給に関連して、次の3点を求めている。①証書発給国は、保険又は他の金銭的保証の終了通知を受けたとき、条約に従い証書を無効にすることを確保すべきこと、②これら条約の当事国は回章状3464号及びそのガイダンスにいう勧告に従って当事国の義務を尊重し続けるべきこと、③とりわけ、ロシアの保険者又はロシアの金銭的保証提供者に関して証書を発給している旗国又は発給国は保険カバーが回章状3464号のクライテリアを満たしていることを確認するべきであり、また、それらロシアの保険者等に関連する証書を確認する寄港国は、保険がいまだ十分に適切であることを確保する責任を負っている発給国に相談するべきこと。加えて、IMO加盟国は、この回章の内容について船舶登録機関の管理者、寄港国検査当局、その他の関係者に注意喚起することが求められている。

なお、回章で言及されている回章状3464号は、条約に従い保険又は他の金銭的保証の有効性を証明する証書の発給に当たり、保険者又は保証提供者に十分な資力があることをクライテリアに沿って確認することを求める内容となっている。

(4) 新規議題の採択

(イ) IMO 責任・賠償条約の適切な履行及び適用

IOPC 基金では、近年、IG に所属しない保険者の中に、IOPC 基金のスキームについて十分な理解がなかったり、責任限度額まで十分に保険がかけられていなかったり、条約上認められている被害者による直接請求を否定したりする者がおり、その対応方法が検討されてきた。IOPC 基金会合で一定の成果

(=対応案)は得られたが、基金総会は基金条約に関する問題については締約国会合の役割を果たせるが、付保義務や、付保の証明書発給の問題は基金条約ではなく民事責任条約に関するものであること、また、これらの問題は民事責任条約のみならず、バンカー条約、ナイロビ条約など、他のIMO法律委員会所管条約にも共通するものであることから、議論の場を法律委員会に移す必要があつて、カナダ等が今次会合において改めて法律委員会の新規議題としての採用を求める文書を提出したものである(我が国も共同提案国となっている)。具体的には、条約当事国、寄港国、船主や保険者が条約上の要件を理解し、諸条約が適正に履行され、適用されるようにするためのガイダンス文書の策定が提案されている。議論の結果、2024年を完了目標とした新たな議題として採用され、カナダを中心に非公式な会期間作業を行うことになった。

(ロ)法律委員会所管の既存の規制枠組みにおける自動運航船(MASS)の規則

前回会合において、規制スコーピング・エクササイズ(*)の結論のとりまとめが行われ、作業が終了したため、自動運航船に関する議論を続けるためには、自動運航船に関する検討が新たな議題として採用される必要があつた。今次会合では、エクササイズの結論を受けて検討を続け、法律委員会所管条約の改正の可能性を示唆するアラブ首長国連邦(UAE)等の案(我が国も共同提案国になっている。)と、自動運航船の規則に関する一貫した法的枠組みの策定を想定するカナダ等の案が出されたが、最終的に両提案を統合して「法律委員会所管諸条約における自動運航船に対応する措置」というタイトルで新たな議題として採用され、2025年を完了目標とされた。この結果、委員会は、委員会の取るべきステップについての理解を共通にするため、次回会合に向けて各国に対して作業の範囲やロードマップ案に関する具体的な提案を行うよう求めることになった。

これに加えて、今次会合では、海上安全委員会(MSC)、法律委員会、簡易化委員会(FAL)の議長が共同で3委員会の共同作業部会の設置を提案する文書を提出した。提案では、共同作業部会の任務は、3委員会で特定された共通の問題に取り組むことと、会合の後に委員会に対して助言を行うこととされていたが、UAEが包括的ロードマップの作成を追加するよう提案したことで、作業部会が各委員会の検討作業を管理、監督することになるのではないかと懸念が表明されて議論になった。これについては、MSC議長から、作業部会は委員会の下で、委員会で特定された問題に取り組むのであり、委員会を管理、監督するものではないとの説明があり、UAEも提案の趣旨は各委員会のロードマップを共有することであると説明したことから、議論の結果、作業部会の任務に、「3委員会で作成及びアップデートされたロードマップを考慮して部会の作業計画を作成すること」が追加されるとともに、MSC、FAL、理事会の承認を条件に、共同作業部会の設置が承認された。

(5)その他

このほか、⑦船舶の不正登録及び不正登録機関の問題、⑧パンデミック下で増加している遺棄船員の問題、⑨船員の公正な処遇(海上犯罪の容疑者として拘束される船員の公正な処遇を含む。)の問題について少し書いておきたい。

⑦については、すでにパブリック・アクセスが可能なGISISにおいて、船舶の名前や国籍の変遷がたどれるようになっていたり、制裁の対象となっている船舶、制裁の対象者が所有する船舶のリストが確認できるようになっていたりする。さらに、GISISについては不正登録事案等の情報共有としての活用

が期待されている。また、不正登録等に対して刑事罰や行政措置といったものを含めて、どのような措置を講じることができるか、船舶の没収等が行えるかなど、様々な残された課題について、事務局が調整し、国連貿易開発会議（UNCTAD）、世界海事大学（WMU）、国際海事法研究所（IMLI）などの参加を得て、研究グループを構成し、検討が行われることになった。

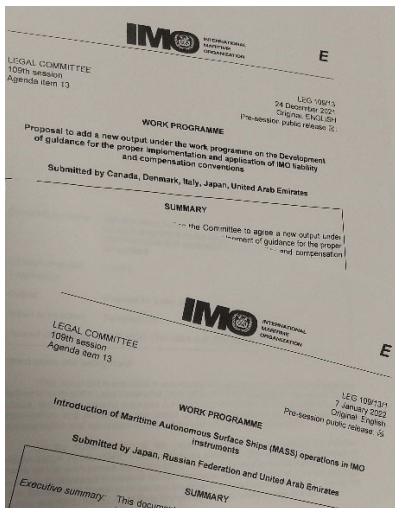
④については、新型コロナウイルス感染拡大が続く中で、船員交代の難しさなどがあり、案件数が増加傾向にあるとの報告があり、各国から懸念が表明された。議論の結果、データベースに船員の名前やID番号を載せることについてはプライバシーの問題などもあり IMO-ILO 共同作業部会での検討に委ねること、インドネシアを中心に作成された旗国及び寄港国のためのガイドライン案はこれをベースに ILO-IMO 共同作業部会において作業を進めること、IMO-ILO 共同遺棄船員データベースに旗国、寄港国、船員国籍国のとった対応を載せることなどが決定された。

⑤については、今次会合において具体的提案が出されず、一方で、この問題を扱う IMO-ILO 共同作業部会の会合が 2024 年に予定されていることから、各国に対して第 110 回法律委員会までに具体的提案の提出を求めるとともに、完了目標が 2024 年に延長された。

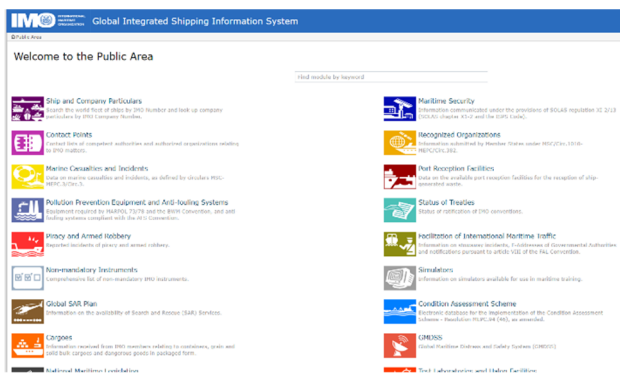
2. 今後の展望

今次会合は、コロナ禍ということもあり、リモートで開催され、中身のある議題の多くは、名称は様々であるが、公式、非公式の会期間の検討グループの議論に委ねられる結果となっている。そのため、我が国にとって有利な結論を得るには、委員会開催期間だけでなく、次回の委員会までの検討グループでの対応が重要となる。自動運航船への対応や、責任限度額改正の可否を評価する手法の問題など、本格的な議論に入っていく重要な議題もあり、我が国の積極的な議論への参加が求められよう。

* 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するとともに、IMO 所管条約の改正の可否や、条文、文言の明確化や解釈の統一等の可否をチェックして、論点整理を行う作業。



我が国が共同提案国になっている文書



誰でも利用できる IMO のデータベース (GISIS)

GISIS では、各国の海事当局、港湾当局などが IMO 条約、規則、ガイドライン等への順守に関連して IMO に提供する情報が公開されている。海賊事案、海難事故、船舶の IMO 番号や登録情報、海難の際に利用できる捜索救助サービスなどの情報が提供されている。海運業や海事の専門家が様々なルールや規則のコンプライアンス業務に従事する際に活用することも期待されている。