

IMO 第 110 回法律委員会の審議の結果と動向

日本海事新聞 202307

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 中村 秀之

国際海事機関（IMO）の第 110 回法律委員会が 3 月 27 日から 31 日にかけてロンドンの IMO 本部で開催された。弊センターでは、この第 110 回法律委員会に向けて、3 月 6 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. 船主責任制限制度改定の必要性に関する評価手法の策定

船主の責任限度額の簡易改正規定（1976 年海事債権責任制限条約を改正する 1996 年議定書第 8 条）では、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（特に損害の額）、②貨幣価値の変動、③保険の費用への影響を考慮することになっており、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求められている。前回会合においては、会期間のコレスポネンスグループの設置が決定され、豪州を調整役として、(1)委員会全体で決定する必要がある原則のリストの作成、(2)事故の経験の情報収集及び定期的報告に関する手法案、(3)貨幣価値の変動を評価する手法案が検討されることになっていた。ところが、このコレスポネンスグループでは、原則の部分で意見の食い違いが目立ち、かなり基本的な論点を「今次会合で決定すべき必要がある原則のリスト」として提出することになり、事故の経験や貨幣価値の変動に関しては、いくつかの国やオブザーバーである P&I クラブ国際グループ（IG）から意見出しが行われたにすぎなかった。

今次会合では、会期中に作業部会を設置して審議を行い、原則のリストを確定した。わが国は、条約改正なしに決議等によって簡易改正規定を有名無実化することは適切ではないことから、限度額を短期間に定期的に見直し、ほぼ自動的に限度額改正となるような、条約と両立しないような仕組みの導入には賛成できないとの立場をとってきた。ちなみに、議定書の限度額簡易改正手続では、IMO 事務局長が議定書締約国の二分の一の要請ですべての IMO 加盟国及び議定書締約国に限度額改正案を送付し、改正案は IMO 加盟国と 1996 年海事債権責任制限条約締約国が参加する拡大法律委員会において審議され、拡大法律委員会に出席し、投票する 1996 年海事債権責任制限条約締約国の三分の二以上の多数によって採択されることになっており、また、限度額の改正は先に行われた改正が効力を生じた日から 5 年を経過する時まで審議できないとされている。よって、わが国はこれらと矛盾する可能性のある原則に対しては趣旨の明確化を要求してきていた。他の国もその国の立場から様々に意見を出していたが、作業部会ではコンセンサスの得られない原則は削除するという方針が採用され、わが国の懸念は原則をめぐる議論においてはほぼ解消された。その後、

作業部会は上記（2）及び（3）の手法案作成のためのアウトラインを作成し、本委員会に報告した。本委員会は、その報告を承認するとともにコレスポネンスグループを再度設置して、（2）及び（3）の手法案の作成を行うこととしたが、豪州が調整役を降りてしまったことから、わが国が調整役を務めることになった。

2. IMO 民事責任関連諸条約の適切な実施と適用のためのガイダンス文書の作成

国際油濁補償（IOPC）基金では、IG に所属しない保険者の中に、国際油濁補償体制について十分理解していなかったり、提供する保険カバーの金額が十分でなかったり、条約上の義務を否定して訴訟に持ち込もうとする者がおり、対応を検討してきた。とはいえ、国際油濁補償基金は基金による補償を規定する基金条約の締約国会合としての性格を有するが、国際油濁補償体制における船主の責任や付保義務を規定する民事責任条約についてはそのような性格は有さず、条約を所管する IMO 法律委員会での対応が不可欠となる。また、この問題は民事責任条約と同様の規定を有する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）や難破物除去ナイロビ条約（ナイロビ条約）にも共通するものであり、その意味からも IMO 法律委員会での対応が必要となる。この問題はカナダが議長役を務める非公式コレスポネンスグループで議論を行ってきたが、とりあえず、保険会社等の条約理解向上のため、わかりやすいパンフレットを作成することになった。民事責任条約、バンカー条約、ナイロビ条約のパンフレット案は今次会合の作業部会で審議され、本委員会での審議を経て承認された。これらのパンフレットは事務局の確認を経て公刊されることになっている。また、旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条に関するパンフレット作成が今次会合で提案され、スペイン及び IG がボランティアとして会期間に非公式に議論されることになった。

パンフレットの他には、IMO 事務局に対して、当事国における付保証明書発行のための連絡先をリスト化した GISIS（IMO ウェブサイト上の総合情報データベース）モジュールを創設するよう指示した。さらに、これら以外の方策として、保険会社選別のためのガイドライン（回章状 3464 号）の見直しが行われることになっており、第 111 回法律委員会に向けてカナダを調整役とする公式の会期間コレスポネンスグループで議論が行われることになった。

3. 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

国際油濁補償基金がタンカー等による油汚染損害の賠償・補償の体制に関して作成しているクレームズ・マニュアルから着想を得て、バンカー条約についてもクレームズ・マニュアルを作成することになり、ジョージアを調整役とする公式のコレスポネンスグループで議論が行われてきた。わが国は、基金が自ら行う補償のために作成し、適用するクレームズ・マニュアルと、条約を所管する委員会が条約を解説するようなクレームズ・マニュアルでは性格が異なることになる旨指摘していた。わが国の指摘についてはコレスポネンス

グループの参加者の理解を得てマニュアルにもある程度反映され、マニュアル案は多くの支持を得て承認された。ただし、国連貿易開発会議（UNCTAD）などが情報の不足等を指摘したことを受けて、マニュアルは常に見直されることが強調された上での承認となった。採択されたマニュアルは事務局の確認を経て、法律委員会の回章として周知されることになった。この回章は一般ユーザーでも IMO のウェブサイトから入手可能である。

4. IMO 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

今次会合では、「IMO 法律委員会所管条約における自動運航船に対応する措置」という議題で具体的に何を議論していくべきかを検討することになった。ただし、提出された文書において具体的な検討課題が明示されたわけではない。ある程度意見交換的な議論はあったが、決まったことはある意味当然の内容で、要するに、自動運航船の運航から生じる民事責任とそのため保険付保の問題（とりわけ、IMO 法律委員会所管の責任・賠償関連諸条約との関係）や、海上安全委員会（MSC）で議論されている MASS コードの機能要件として提案されている MASS 運航の責任に関する記述（ロシア案）をどう扱うかの問題、IMO 法律委員会所管条約における船長を明示した規定をどう扱うかの問題、国連海洋法条約との関係についての問題を法律委員会で検討しようということである。なお、国連海洋法条約との関係では、発言したほとんどの国の感触が、国連海洋法条約が IMO による規則策定を阻害することはなく、国連海洋法条約は自動運航船を受容できるというものであった。しかし、アルゼンチンが、国連海洋法条約との関係についてはさらに検討が必要であることや、IMO が国連海洋法条約を解釈する権限ある機関ではないことなどを強く主張し、この問題は海上安全委員会、法律委員会、簡易化委員会で設立した共同作業部会でも議論されることになった。また、自動運航船における船長の役割や、MASS コードは「IMO が作成した一般的に受け入れられている国際的規則、手続及び慣行を遵守しなければならない」といった文言を MASS コードに入れるか否かといった問題も共同作業部会において議論されることになった。

5. ロシアによるウクライナ侵攻関係

前回会合に引き続き、今次会合においても、ロシアに対する制裁を逃れるために行われている船舶（タンカー）間の貨物の移し替え、とりわけ AIS 等を切った状態でのいわゆるダーク・オペレーションについて油濁損害を引き起こすなど大規模事故のリスクが高いとして懸念が表明された。また、何百隻もの船舶がこのようなオペレーションに従事していること、その多くが老朽船であることなどが指摘され、懸念が共有された。万一、ダーク・オペレーションに関連して油が流出し、国際油濁補償体制の当事国に損害が発生した場合、とくに流出した船舶がはっきりしないようなときには、わが国石油業界がその損害に対する補償の 11%以上を負担することになる。

加えて、ウクライナから「黒海及びアゾフ海における状況の海運及び船員に対する影響」に

ついて報告があり、多くの国がウクライナを支持し、ロシアを強く非難した。また、国連総会がロシアによる国際違法行為によって生じる損害に対する救済のため、証拠記録となる損害の登録などを勧告していることを受けて、法律委員会は、このプロジェクトには商船、関連インフラ、海洋環境等への損害、船員が被った損害に関する情報収集も含まれるとして、その履行を支援することを支持した。このため委員会は IMO 事務局長に対して関連の国連機関と連絡を取り、損害を算定するためのオプションを作成し、予算に影響があるようであれば第 129 回理事会にオプションを提案するよう要請した。

6. その他

(1) 船舶の不正登録及び不正登録機関に関連する不法行為を防止するための措置

船舶の登録を偽ったり、偽の船舶登録機関が創設されたりする問題で、世界海事大学 (WMU)、UNCTAD、国際海事法研究所 (IMLI) などによる研究グループの中間報告が行われた。また、法律委員会はこれまでもこの問題について GISIS を用いた情報共有などの措置を講じてきたが、これら事案の迅速な情報共有を目的としたデータベースの創設につきさらに検討していくことになった。さらに、船舶の IMO 番号の不正利用に関する事案も報告され、船舶登録手続における「相当注意義務」を明確にするなどの対応を会期間に検討するコレスポネンスグループが設置された。なお、英国は、国連海洋法条約上の旗国と船舶の間には「真正な関係」が存在しなければならないことを強調し、UNCTAD の国連船舶登録要件条約が発効していないこと、海運を取り巻く環境が大きく変化していることなどから、次回会合にはその見直しのための提案を行いたい旨の意向を示した。これを受けて、IMO の事務局は、国連船舶登録要件条約は元々 UNCTAD 所管であったが、UNCTAD の所管変更により同条約を所管する組織がないと述べ、IMO 条約上は IMO 総会に出席し、投票する加盟国の三分の二が賛成し、国際機関の間で合意が成立すれば、同条約の管轄を引き継げると説明した。仮に、英国が国連船舶登録要件条約の見直しを提案し、議題として認められた場合には、海運業界に大きな影響が及ぶ議論となる可能性がある。

(2) 海上犯罪の被疑者として勾留された船員の公正な処遇

違法な取引（麻薬取引、人身売買、禁制品の輸出入など）に関与したとして船長や船員が犯罪の被疑者として寄港国において長期間勾留されるとともに、公正な処遇が受けられない事案が発生していることから、対応が検討されてきた。今次会合では会期中に作業部会を設置して審議を行い、ガイドラインを作成するため、国際運輸労連 (ITF) を調整役として会期間に議論を行うコレスポネンスグループを設置すること、次回の法律委員会において作業部会を設置し、ガイドライン案を最終化することや、データベースの創設、領事関係条約を考慮したコンタクトポイントの必要性を検討することになった。

(3) 遺棄船員

海運会社の倒産などの事情により、船員が港に取り残され、帰国できない状態に陥るような事案（船員の遺棄事案）が報告され、国際労働機関（ILO）の海上労働条約の改正が行われて、船員の帰国費用等が保険でカバーされることになったが、それでも遺棄の問題が解消されないことから、旗国や寄港国、船員輩出国の当局向けガイドラインの策定が検討されていた。2022年12月にILO-IMO共同三者作業部会が行われ、船員遺棄事案への対処法に関するガイドラインが採択された。これを受けて、IMO法律委員会でも決議採択の形で同ガイドラインを採択した。IMO加盟国政府には、ガイドラインに合わせて国内法などの改正を行い、ガイドラインが適切に履行することが期待されている。

7. 今後の展望

今次会合では、保険者等に向けた民事責任条約、バンカー条約、ナイロビ条約のパンフレットや、バンカー条約のクレームズ・マニュアル、遺棄船員事案への対処法に関するガイドラインといった、一定の成果文書が得られた。これらの文書は、いずれも法的拘束力を有するものではないが、IMO法律委員会所管条約の理解の促進や条約規定の統一かつ適正な解釈・適用への貢献が期待されるものであり、実際に有意義な効果を発揮するのか、そして、このような文書の作成が問題の解決に有用と言えるのかどうか注視していきたい。

船主の責任限度額改正の必要性に関する評価手法や、IGに所属しておらず条約を十分に理解していない保険者への対応、自動運航船に対応する措置など、まだ道筋や結論の見えてこない重要議題があり、会期間のコレスポネンスグループを含め、わが国の積極的な対応が期待される。

(以上)



<優先>（左：東京大学後藤教授、右：東京大学藤田教授）



(左：在英国日本国大使館山岸参事官、右：東京大学藤田教授、後：筆者)