

## IMO 法律委員会の最近の動向

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201906

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 中村 秀之

### 1. はじめに

2019年3月27日から29日まで、英国のロンドンにある国際海事機関（IMO）本部において第106回法律委員会（LEG）が開催された。今次会合の主な議題は、第一に、自動運航船に関する現行規制影響評価作業（スコーピング・エクササイズ）、第二に、船舶の不正登録及び偽登録機関への対応であった。また、これらの主要議題に加えて、今次会合では、船主責任制限の権利を否定する基準についての統一解釈の作成を新たな議題に加えることを求めるギリシャ、マーシャル諸島、国際海運会議所（ICS）及び国際P&Iグループの共同提案が審議され、次回会合以降の新たな議題とすることが了承された。

### 2. 自動運航船に関する現行規制影響評価作業（スコーピング・エクササイズ）

（1）自動運航船の開発は海事産業全体、もしくはその枠を超えた大きなトピックとなっている。周知のとおり、世界を行き来する船舶に対する規制は可能な限り国際的に統一されている方が望ましいと考えられてきた。自動運航船についても同様であり、自動運航船の安全基準について検討するべく、IMOの海上安全委員会（MSC）では、すでにスコーピング・エクササイズが始まっている。このような動きを受けて、IMO法律委員会でも、同委員会が所管している諸条約（主として法律委員会が採択したもの）について、同様のエクササイズを行おうということになった。第106回法律委員会に向けて、このエクササイズをどのように行っていくか、第105回法律委員会以降、非公式のコレスポネンス・グループ（電子メールをベースに議論をするグループ）が作られて、議論が行われてきた。非公式コレスポネンス・グループはカナダがリード国となり議論を進めてきたが、第105回法律委員会での審議結果を受けて海上安全委員会での作業と同様の作業が提案され、第106回法律委員会でも、そのような作業方針、作業手順がカナダ等から提案された。我が国は、この非公式コレスポネンス・グループにも参加して、この議論に積極的にかかわってきた。第106回法律委員会では、カナダ等が提出した文書を中心に審議が行われ、会期期間中にカナダを議長とする作業部会が設置されて、詰めの作業が行われた。そこで決まったことは、概ね以下のとおりである。

（ア）まず、海上安全委員会でも用いられている自律の程度に関する「表1」の四分類が維持された。法律委員会では、当初、法律委員会所管の条約には、この四分類は適当ではなく、船上に船員がいるか、いないかの二分類が良いのではないかと議論があったが、ウェブサイト上で作業を行う関係から海上安全委員会のフォーマットを活用する方が効率的であり、二分類が四分類になったとしても増える作業は些細なものに過ぎないという認識が共有され、この四分類は維持された。

表 1

① 自動化された処理機能及び意思決定支援機能を持つ船舶。船員は運航や船上のシステム及び機能进行操作するために乗船しているが、いくつかの作業は自動化され、船員の監視の下にないものもある。ただし、乗船した船員が自動化された作業を管理できる状態にはある。
② 船上に船員を乗せて遠隔制御される船舶。船は他の場所からコントロールされ運航される。船員は乗船しており、コントロールを引き受け、船上のシステム及び機能进行操作できる。
③ 船上に船員を乗せないで遠隔でコントロールされる船舶。船員は乗船しない。
④ 完全自動運航船。船はその運航システム自身で判断し行動を決定できる。

(イ) 次に、エクササイズの対象となる条約は、表 2 のとおりとなった。

表 2

IMO 法律委員会所管条約
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年旅客及び手荷物に関するアテネ条約 (PAL 1974)
1976年旅客及び手荷物に関するアテネ条約改正議定書 (PAL PROT 1976)
2002年旅客及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ともなう民事責任及び補償条約 (HNS PROT 2010)
IMO 法律委員会と他の委員会との共管条約
1969年介入権条約 (INTERVENTION 1969)
1973年介入権条約議定書 (INTERVENTION PROT 1973)

## IMO と UNCTAD との共管条約

1993年海上先取特権及び抵当権に関する条約(International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993)

1999年船舶アレスト条約(International Convention on Arrest of Ships, 1999)

※条約、議定書の名称は適宜略称を用いている。

(ウ) エクササイズの方法は、基本的に海上安全委員会のやり方を踏襲することになった。対象となる条約、議定書ごとに、ボランティア国を募って、主担当国とサポート国が決められ、エクササイズが進められる。エクササイズは二つの段階に分かれており、第一段階では、条約、議定書の各条文を、四つに分類された自律の程度の異なる自動運航船に適用してみた場合に、修正や明確化が必要となるかどうかを検証する。第二段階では、修正や明確化が必要とされる条文に対して、具体的にどのような措置を講じるべきか分析する。主担当国は、次回の第107回法律委員会(2020年3月頃の予定)においてこの分析の結果を報告し、同委員会で全体審議が行われて、その後の対応が決まる。

(2) 作業部会での決定は、法律委員会の本会議に報告され、了承された。我が国は、国内の業界の関心の高い、タンカー等による油濁損害の賠償・補償体制の中心となる民事責任条約(1992年民事責任条約、1969年民事責任条約及び1976年民事責任条約改正議定書)の主担当国となり、また、1992年基金条約及び2003年追加基金議定書のサポート国(主担当国はドイツ)となった。

なお、委員会での審議結果を受けて、当センターが設けている「自律型海上輸送システム(自動運航船)の航行についての法制度に関する勉強会」(座長：藤田友敬東京大学教授)において、エクササイズの検討を行い、その結果を当センターが設けているIMO法律問題委員会の委員にメールベースで諮問したうえで、最終的に国土交通省から分析結果の報告をすることになった。

### 3. 船舶の不正登録及び偽登録機関

本件は前回の第105回法律委員会において、コンゴ民主共和国など6か国が提案し、正式の議題となった。今次会合において事務局が提出した文書には、船舶の不正登録や偽登録機関の事案として、コンゴ民主共和国、ミクロネシア連邦、フィジー、モルジブ、ナウル、サモア、タンザニア及びバヌアツの事案が記載され、このような不正行為が広く行われていることをうかがわせた。

これらの事案は概ね二つのカテゴリーに分類できるように思われる。一つは、外航海運のための国際船舶登録制度を持っていないような小国の名を騙り、その国の政府の関知し得ない所で、勝手に国際船舶登録機関を創設する者が現れて、その者がウェブサイトなどを設け、船舶を登録させて、その国の旗を掲げて航行する船舶が現れる場合である。このような船舶は時に密輸などの犯罪に使われ、その国の政府の知るところとなり、IMO事務局に連絡が来るようである。もう一つの事案は、元々、ある国の認定機関として国際船舶登録を管理してきた法人が契約期間の満などを契機に認定機関としての地位を失ったにもかかわらず、引き続き同国の認定機関であるかのように活動を続ける場合である。なお、これらの事案の中には、どこかの国の当局者であるかのように振る舞い、その国のレターヘッドなども駆使して、IMO事務局を騙すようなものもある。

この問題に関する委員会の議論は、ウクライナがクリミア問題を、米国が安全保障問題を、この議題に

関連するものとして取り上げたことから、政治的発言も見られたが会期期間中に米国を議長とする作業部会が設置されて審議が行われた。なお、この作業部会を入れれば、法律委員会ではあまり見られない三つの会議（本会議、自動運航船の作業部会及び船舶の不正登録等の作業部会）の同時進行という状況になったが、我が国は代表団を三つに分けて、いずれの議場でも積極的に議論に参加することができた。

作業部会での議論の結果は、本会議に報告されて、次の内容が了承された。

IMO のウェブサイト上にある GISIS（グローバル統合海事情報システム（一般の人もアクセスが可能。））のコンタクト・ポイントに、船舶登録機関に関する情報（連絡先情報等）を載せるとともに、不正登録、偽登録機関の情報、船舶登録機関に船舶登録権限が与えられる期間、権限の取消しに関する情報なども載せる。また、総会に決議案を送付して、総会決議を採択してもらい、各国に対して必要な情報の提供を求める。なお、この情報提供に関しては、IMO 事務局を騙すような行為を排除するため、同決議案では基本的に英国に駐在する大使館や常駐代表部を通じて行うこととされている。

なお、不正登録に関する作業部会はいくつか作業が終わらず、以下の点等、次回会期までの間にコレスポネンシス・グループを設けて議論することになった。すなわち、①「不正登録」、「偽登録機関」の定義、②不正登録のデータベースの構築、③IMO 事務局、加盟国、港湾当局、関連事業者などで行う不正探知のためのワークショップ開催、ガイダンスの作成、④法執行を支援する加盟国間の情報共有、⑤適切な民事請求、刑事訴追の奨励、⑥IMO 番号取得要件のアップデート、⑦加盟国による不正船舶の名前の公表のための法的手続の確立である。

なお、このコレスポネンシス・グループについても、我が国は、議論に貢献するべく、参加を表明している。

船舶の不正登録等の問題は、我が国の登録制度や我が国海事産業に直ちに影響するものではないが、可能性は決して高くはないものの、この問題に国際社会が十分に対処できなければ、利便性が高く、迅速かつ簡易に行える船舶登録の仕組みが維持、発展できなくなる可能性もあり、今後も真剣に議論に貢献していくことが重要であろう。

#### 4. 船主責任制限の権利を否定する基準についての統一解釈の作成

今回の第 106 回の委員会では、ギリシャ、マーシャル諸島、国際海運会議所及び国際 P&I グループにより提案された、船主責任制限の権利を否定する基準に関する統一解釈の作成が、新たな議題として承認された。この提案の契機となったのは、Prestige 号の事故に関するスペイン最高裁判所の判決と言ってよいだろう。スペイン最高裁の判決（2016 年）は、下級審の判断を覆して、船長に無謀な行為があったことを認定して責任集中規定による保護を否定した上で、船舶所有者（登録船主）についても無謀な行為を認定し、船舶所有者の責任制限の権利も否定している。今次会合の提案文書では、関係国から強い反発が出る可能性を考慮したのか、個別の事故、事件への言及はない。提案文書は、一般論として、責任を制限する権利が認められてきた背景事情を無視して、各国の国内裁判所が安易に責任制限の権利を否定することがないように、何らかの解釈指針を作成することを議題に入れるよう要請した形となっている。

この提案に対しては、各国の国内裁判所が条約を解釈する自由を制限するものとして批判の声も若干見られたが、解釈の統一に向けて検討を行うことには好意的な国が多く、本件は新たな議題として承認された。

## 5. 今後に向けて

今次会合の主要議題とその審議結果の概略などを紹介したが、いずれもまだプロローグ的段階にあり、海事産業へのインパクトを明示できる段階にはない。しかしながら、審議が本格化した段階で、議論に参加しようと思っても、現在のようなプロローグ的段階で議論に貢献していない国には十分に情報がまわされない、関係国を説得したり議論をリードしたりする機会が与えられないといった状況が生まれ、影響力を十分に発揮できなくなる恐れもある。その意味で、今次会合において我が国代表団が積極的に議論にコミットしたことは、今後の議論において発言力を発揮するために非常に有意義であったように思う。

さらに、自動運航船への条約の適用の問題は、しばしば指摘される遠隔操作者ばかりでなく、衛星通信提供者、自動運航プログラム提供者など、海運業への新たなプレイヤーの参加が予想されており、これらプレイヤーを責任法制の中でどのような立場に置くべきかなど、国内的に十分に検討しておかなければならない問題がある。国際会議の議論を我が国の国益にかなった方向に運ぶためには、国内の準備が整っていることが前提であり、国際会議がプロローグ的段階に留まっているうちに、それを横目に見つつ、国内での検討を着実に進めていく必要があるだろう。