

IMO 第 111 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 202408

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 111 回法律委員会が今年の 4 月 22 日から 26 日にロンドンの IMO 本部で開催された。日本海事センターではこの会合に向けて、同 9 日に産官学の参加する委員会（委員長・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と動向について説明する。

なお、今次会合開会に当たり、イランが 4 月 13 日に拿捕した MSC ARIES（ポルトガル籍）及びその乗組員、フーシ派が昨年 11 月 19 日に拿捕した Galaxy Leader（バハマ籍）及びその乗組員の早期解放の要請や、フーシ派による True Confidence（バルバドス籍。3 月 6 日に攻撃を受け、船員 3 名が死亡、4 名が負傷）、Rubymar（ベリーズ籍。2 月 18 日に攻撃を受け、その後沈没）への攻撃に対する非難の声が各国から相次いだ。

1. 船主責任制限額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。ただし、保険の費用への影響、すなわち保険料への影響については、海難事故の発生頻度や規模だけで決まるわけではなく、再保険料などを通じて海運とは関係のない要素にも大きく影響を受け、責任限度額の改正の影響だけを抽出することは極めて難しいという認識が共有されており、評価手法の策定の対象にはなっていない。前回会合では、各国の立場の違いから、基本的な原則のリストの作成と評価手法のアウトライン作成にとどまり、具体的な評価手法については次の会合までにコレスポネンスグループで議論をすることになった。

コレスポネンスグループは、我が国が調整役となったが、我が国の見解を押し付けないよう腐心したようである。その結果、今次会合に出席し、発言した国のほとんどが我が国の担当官に対して名前を挙げて謝意を表明していた。

今次会合では、前回会合に続き作業部会を設置して、評価手法策定に向けて議論を行った。その結果、評価手法は基本的に簡易改正手続が開始されたときに用いられることを想定したものと性格づけられ、概ね以下のような結論を得た。（ア）事故の経験やその損害額については、情報提供の際に求められる項目のフォーマットが作成され、そのうえで、①IMO 加盟国及びそのオブザーバーのみが情報提供でき、②情報は通常の文書提出の形で法律委員会に提供され、③IMO 加盟国及びそのオブザーバーは情報の重複を避けるべく、事前に相互に協議することが望ましい、とされた。（イ）貨幣価値の変動については、コレスポネンスグループでの審議結果に大きな変更はなく、また前回の限度額改正時、第 99 回法律委員会で使われた計算手法が概ね支持され、①締約国の消費者物価指数及び GDP デフレーターが最も適切

な指標である、ただし補完的指標として SDR デフレーターの利用も排除しない、②締約国の加重平均の計算においてはデータ上の外れ値を除外するに当たり第 99 回法律委員会で用いた方法に従って行う、ただし合意すれば別の方法も利用できる、とされた。このほか、課題となっていた、統計の数値が入手できる時期、限度額改正が採択された時期、限度額改正が効力を生ずる時期のタイムギャップの取り扱いや、貨幣価値の変動を考える際の基準年（いつと比較しての変動か）については、簡易改正手続が開始してから決定されることになった。

2. 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

国際油濁補償基金では、国際 P&I グループ（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したりする者がおり、対応が検討されてきた。前回の法律委員会では、船主、保険会社、条約加盟国などの条約理解向上を目的にした、民事責任条約（CLC）、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）、難破物除去ナイロビ条約（ナイロビ条約）のパンフレットが承認された（既に、IMO のウェブサイトに掲載済み）。しかし、保険会社承認のためのガイドライン（回章状 3464 号）の見直しや、旅客とその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約（2002 年アテネ条約）に関するパンフレットの作成が残ったため、前者についてはカナダを調整役とする公式のコレスポネンスグループが、後者についてはスペインと IG を中心とした非公式コレスポネンスグループが設置され、今次会合までの会期間に検討が行われた。

今次会合では、本件も「1.」の作業部会の担務に組み込まれて議論が行われ、その結果、回章状 3464 号の失効とそれに代わる新たなガイドラインと 2002 年アテネ条約のパンフレットが確定された。また、2002 年アテネ条約に関して保険会社承認のためのガイドラインを作成するべくコレスポネンスグループの設置が決定された。

回章状 3464 号に代わるガイドラインの示す保険者承認のクライテリアは、概要を示すと①財務状況や支払い能力に関する適切な書類、②保険業務を行う資格を有することの国内当局の承認、③条約上の責任をカバーできる再保険に関する適切な書類、④条約上の責任をカバーするとするステートメント、⑤条約上求められる限りにおいてテロ行為の結果生じる責任がカバーされているとするステートメント、⑥独立した格付け機関からの十分な格付け、である。また、保険会社が発行し当局に提出する証書に記載すべき内容として、船舶の明細のほか、①保険者の主たる事業所や付保が行われた事業所、②保険の取消しのための 3 か月前までの書面による通知の必要性、③条約上の付保要件（責任限度額までの十分なカバー、保険者への直接請求の権利など）を満たしていることを保証するステートメント、④複数の保険者が保険を提供する場合には個々の保険者が提供する保険額などがあげられている。

3. 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

自動運航船に関しては、海上安全委員会、法律委員会、簡易化委員会の合同作業部会が設置され、共通課題について議論が行われているが、第 2 回合同作業部会の結論が支持を得て、その報告が承認された。合同作業部会の結論としては、船長（master）の責任に関して一定の共通理解を得たことが重要と考えられている（「表 1」参照）。

今次会合では、合同作業部会及び海上安全委員会の審議状況を確認したうえで、(ア) 責任及び補償に

関する問題、(イ) 法律委員会所管諸条約等の履行に関するガイダンス、(ウ) 国連海洋法条約と自動運航船の問題に分けて議論が行われた。

(ア) については、自動運航船の事故でも、既存船の事故でも被害者は平等に扱われるべきことについては反対は見られない。一方、船主の民事責任一般の問題に関しては万国海法会などが問題の重要性や詳細な分析の必要性を指摘はしたものの、民事責任一般の問題が法律委員会の条約で扱われているわけではなく、慎重な検討が必要との意見が出て、とりあえずは、海上安全委員会における非強制 MASS コードの策定を待つことになった。ちなみに、自動運航船の一般的な民事責任体制を議論する場合には、新たな議題追加を求める提案が必要との見解が見られた。なお、この問題に関連する形で、今後の検討を前に進めるべく、ロードマップが策定された（「表 2」参照）。

(イ) については、その作成に幅広い支持があり、(ア) で提案されたロードマップに反映された（「表 2」参照）。

(ウ) については、旗国の領域外にある遠隔操作センター（ROC）に対して、旗国が国連海洋法条約 94 条に定めるように有効に管轄権を行使し、有効に規制を行えるかが議論された。結果として、今次会合では、ISM コードがそのような ROC を扱うためのモデルとなるとされ、法的障害物 (legal roadblocks) は特定されないとされた。ただし、具体的な規則等は海上安全委員会で策定されるものと理解されるとともに、実際に ROC が旗国の領域外に置かれる場合には、旗国と所在地国の間で適切なアレンジが必要となるだろうとの認識が共有された。この他、国連海洋法条約との関係では、自動運航船に航行の自由が認められるかについて疑問を呈して、沿岸国の保護権（25 条）の観点から、自国の海域での自動運航船の航行を規制する権利を留保するというような見解も見られた。

(表 1) 第 2 回 MASS 合同作業部会の主な結論

重要と思われる合同作業部会の結論
<ul style="list-style-type: none">● 運航のモードや自律の程度・レベルに関わらず、MASS に責任を有する人間の master が存在するべきである。● master は、必ずしも船上にいる必要はない。● 運航のモードや自律の程度・レベルに関わらず、MASS の master は必要な時に介入する手段を持つべきである。● 1 人の master が複数の MASS に責任を持つことができる。● 複数の master が特定の条件の下で MASS の航海中にその地位を順次引き継ぐことができる。● どの特定の時間においても、ある MASS について責任を有しているのは 1 人の master でなければならない。

(表 2) 自動運航船に関する法律委員会の作業のためのロードマップ

会期	作業計画
第 112 回 (2025 年春)	1.最終化された非強制 MASS コードの検証及び MASS 合同作業部会、海上安全委員会、簡易化委員会の結論を踏まえた法律委員会が所管する諸条約の改正又は解釈の必要性の検討 2.法律委員会が所管する条約等の履行に関する提案(ガイドライン策定を含む。)の検討 3.ロードマップの更新
第 113 回 (2026 年春)	1.承認された強制 MASS コードの検証及び法律委員会所管諸条約の改正又は解釈の必要性の検討 2.ロードマップの更新
第 114 回 (2027 年春)	法律委員会が所管する諸条約の改正又は解釈の採択又は承認

4. 偽登録、偽登録機関に関連した違法行為を防止するための措置

船舶の登録を偽ったり、偽の登録機関が創設・運営されたりしている問題で、事務局から、ガイアナやエスワティニ王国を騙る偽登録機関や、コンゴ民主共和国、赤道ギニア、フィジー、ガイアナ、ミクロネシア、サントメプリンシペ、トーゴなどの旗を不正に掲げる船舶の事案について報告が行われた。また、口頭で赤道ギニアも不正登録の経験を、オランダはシント・マールテン島を騙る偽証書の事案について説明し、西部及び中央アフリカ海事機関 (MOWCA。25 か国で構成。本部はコートジボワールのアビジャン。) はその窮状を説明した。

加えて、WMU、IMO 国際海事法研究所 (IMLI)、UNCTAD による研究報告書が提出され、さらに、前回会合から議論を続けてきた、相当の注意義務 (デューデリジェンス) 及び IMO 番号制度に関するコレスポンスグループの報告書も提出された。

議論の結果、研究報告書 (IMO のウェブページで公開される) の勧告 (例えば、船舶履歴記録や長距離識別追跡装置といった既存のツールの活用、偽登録機関や偽登録船舶の事案の IMO への通報、寄港国検査の強化、国内法令や国内制度・手続の見直し、不正行為の影響の周知) 等をさらに検討すること、海事関係総合情報データベース (GISIS) を改善することを決定した。また、再度コレスポンスグループを設置して、①IMO の会社及び登録船主 ID 番号制度に関連する船舶の場合に、旗国の船舶登録手続において求められる相当の注意義務の要素の明確化等を引き続き行うこと、②IMO の ID 番号制度の濫用、問題が生じている範囲や制度の抜け穴に関する追加的要因の検討、③船舶登録に関するガイドラインまたはベストプラクティスに関する新たなアウトプットの提案文書の作成を行うことになった。さらに、引き続き、総会決議や回章状に従い、不正事案の通報や、自国の船舶登録についての情報提供を呼びかけた。

5. その他

この他、やや重要と思われる審議結果は以下のとおりである。

(1)船員関係—犯罪の被疑者として勾留された船員の公正な処遇

犯罪行為（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被疑者として寄港国で長期間勾留されたり、公正な処遇が受けられなかったりする事案が発生していることから、前回会合においてコレスポンドスグループが設置され、ガイドラインの作成が行われることになった。今次会合では、作業部会を設置してガイドライン案を最終化したうえで、ガイドライン案を IMO-ILO 合同三者（官労使）作業グループの議論にゆだねることになった。また、コンタクトポイントの指定については具体的な案の提出を待って、次回会合で議論されることになった。

(2)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て帰国できなかつたり、船員への給料の支払いが滞ったりする事案（船員の遺棄事案）が、2023年に142件、2024年には会議の時点でさらに100件の事案が報告されているとして、海上労働条約（MLC）の改正による付保の強制によっても問題が十分に解消されていないことが説明された。一方、IMO/ILO 合同遺棄事案データベースの精度が十分でないとの批判もあり、今次会合では、遺棄事案データベースの改善を図るべく、タスクフォースの設置が決定された。

6.今後に向けて

今次会合では、責任限度額の増額の必要性を評価するための評価手法の最終化や MASS の実用化に向けた法律委員会における作業ロードマップ策定など一定の成果が見られた。一方、委員会に置いて提起されている様々な問題については、条約は存在するものの、その遵守が必ずしも確保されていないことから生じているものも多く、条約遵守の強化、履行の支援のための様々な対策が徐々に講じられてきており、今後もその効果を注視していくべきだろう。また、法律委員会で議論されている諸問題は、自動運航船に関わる議題も含めて我が国にとっての利害を算盤だけではじき出すことが難しいものが多く、国内での慎重な準備・検討が必要と思われる。当センターとしても引き続きその一助となるような取り組みを積極的に行っていきたい。



IMO 法律委員会での日本代表団（筆者撮影）



作業部会の会議場（筆者撮影）



国際海事機関（筆者撮影）