

東京海上日動 マリンニュース

NO.178

2007年7月1日

海上業務部 コマーシャル損害部

海難残骸物の除去に関する条約の採択

要旨

5/14-18 にナイロビ（ケニア）において、IMO（国際海事機関、本部ロンドン）主催の国際会議が開催され、「海難残骸物の除去に関する国際条約」が採択されました。この条約の正式な名称は「2007 年海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約」(The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007)です。

従来、領海内の海難残骸物は各国の国内法で対応がなされてきましたが、領海外の海難残骸物の撤去については条約がありませんでした。他方、北海の排他的経済水域（EEZ）で、海難残骸物が発生するにも関わらず沿岸国が正式の権限をもって処置できないとの状況が頻発したため本条約の論議が始まりました。本条約の目的は、締約国の EEZ で海難残骸物が発生し船舶航行の危険または海洋環境への危険を生じさせる場合、これを迅速かつ効果的に除去するようにすることと、その費用の支払いが確実に行われるようにすることです。このような場合、船舶所有者は海難残骸物を除去しなければなりません。船舶所有者がこれを除去しないときは、締約国が独自に除去することができます。また、締約国は任意で、自国の領海内も、この適用水域に含めることができます。さらに、締約国は、総トン数 300 トン以上の船舶の所有者に対して、除去費用を担保する保険を義務付け、除去費用について、保険者への直接請求が認められます。

1. 経緯

- (1) 本条約案は 1995 年にオランダ、ドイツ、イギリスの共同提案として IMO に提出され、1996 年 10 月の第 74 回法律委員会から審議が始まりました。提案の趣旨は、次の 2 点でした。

公海上における船舶の航行安全、環境保護などを目的として、公海上の船骸撤去についての統一した国際規則を作る必要がある。

本条約は国連海洋法条約に規定されている沿岸国の権利と抵触せず、また現行の国際法の隙間を埋めることになる。

当初の審議では、まず本条約の必要性について議論され、船主団体などから「船骸撤去事件は各国の領海内で多く発生しており、公海上の条約は不要ではないか」という疑問が出されましたが、提案国は、「例えば、北海（欧州）で船舶が沿岸国の領海の外で沈没し、船舶航行の障害となったために、沿岸国が撤去を行い、この費用を当該船主に請求した場合に、沿岸国に撤去を行う権利があるのか、という点に関して船主との間で争いが生じることが多い。この点を明確にするため、この条約は必要である。」と説明しました。

また、本条約を適用する地理的な範囲については、「領海外のみとすべき」という意見と「領海内にも適用すべき」という意見がありました。その他、国際公法の問題など多くの点についても議論が交わされました。

- (2) その後、他の条約案（船客賠償に関するアテネ条約、燃料油汚染賠償条約など）が優先して審議されたこともあり、本条約案の審議は異例に長期なものとなりましたが、ようやく、昨年（2006 年）10 月の第 92 回法律委員会で同委員会としての成案が出来上がり、今般、ナイロビの外交会議で最終的に審議された結果、新条約が採択されました。結局、本条約は審議が始まって以来、11 年間の歳月を経て、条約として結実したことになります。

2. 本条約の内容

(1) 目的

海難残骸物が船舶航行の危険または海洋環境への危険を生じさせる場合、これを迅速かつ効果的に除去すること及び、その費用の補償が確実に行われるようにすること。

(2) 内容

除去の条件

締約国が、「条約の適用水域」にある「海難残骸物(wreck)」について、これが船舶航行の危険または海洋環境への危険を生じさせると決定したときは、船舶所有者(登録船主)はこれを除去しなければならない。

(注1)「条約の適用水域」とは、締約国の排他的経済水域(EEZ:領海を超えてこれに接続する、陸岸から200海里の区域)を言います。ただし、締約国は任意で、自国の領海内も、この適用水域に含めることができます。

(注2)「海難残骸物」とは、海難により生じた船骸(貨物を含む)および船舶から流出した物を言います。

締約国による代執行

船舶所有者が海難残骸物を除去しないときは、締約国は自らこれを除去することができる。

除去費用の負担者

船舶所有者は海難残骸物の除去費用を負担する。

強制保険と保険者への直接請求

締約国は、総トン数300トン以上の、自国籍船と自国に入港する船舶に対して、海難残骸物の除去費用を担保する保険(P&I保険)に加入することを義務付け、保険者等が金銭保証者となり(船主責任制限国際条約の下での限度額を超えない)船舶の登録国が金銭保証の証明書を発行する。

海難残骸物の除去費用の請求者は、船舶所有者のみならず、上記の保険者に対して直接、費用の請求をすることができる。

(3) 発効要件 本条約は10カ国が批准した日の12ヶ月後に発効する。

3. 締約国の領海内への適用

審議の中頃には、領海内への適用は排除されていましたが、最終的には、締約国は任意で、自国の領海内も適用水域に含めることができることになりました(これは"opt-in"規定とされています)。その理由としては、本条約の契機となったのは北海のEEZにおける頻繁な海難残骸物の撤去でしたが、海難残骸物は、通常はEEZではなく領海内の陸岸で発生するため、多くの国にとっては、この規定がなければ本条約は意義がないことになるからです。また、強制保険の制度を国内の除去にも適用できるというメリットがあります。

一方、領海内については各国には船骸撤去に関する国内法がありますので、各国の国内での統治権を侵害しない形で、本条約を"opt-in"できるか、問題となりました。さらに除去費用を保険カバーするP&Iクラブは、「"opt-in"した部分について、各国が本条約の内容と異なる国内法を制定した場合には、除去費用の直接請求を認めることはできない」と主張しました。

審議の最後の段階で、この問題が争点になりましたが、最終的には「"opt-in"した場合、国内での適用にはなじまない条約の特定条項のみ適用除外とする」ことで決着がつけました。

この"opt-in"規定が導入されたことにより、本条約の意義は飛躍的に高まったと言えます。

以 上