

国際海事機関(IMO)第108回法律委員会における審議結果と今後の動向

今年7月26日から30日にかけて、国際海事機関(International Maritime Organization 以下、IMO)の第108回法律委員会がウェブ会議形式で開催されました。本稿では、今回の委員会会合における主要な議題の審議結果についてご紹介します。

1. 自動運航船に関する規制スコーピング・エクササイズ

(1)IMO 法律委員会では、2019年以降、有志国と関係団体*1が中心となって、自動運航船の運航がIMO 法律委員会で採択された既存条約*2と何らかの抵触を招くかについて確認し、これらの条約の改正の要否、条文および文言の明確化や解釈の統一の要否などをチェックしつつ、その結果を踏まえて論点整理を行う作業(この作業は「規制スコーピング・エクササイズ」と呼ばれる)が行われてきました。

*1 上記有志国および関係団体とは、日本、中国、韓国、アメリカ、カナダ、ドイツ、スウェーデン、フィンランド、オーストラリア、フランス、シンガポール、マーシャル諸島、イギリス、スイス、ルクセンブルク、オランダ、万国海法会(CMI)。

*2 1996年船主責任制限条約、1992年民事責任条約、1992年基金条約、2001年燃料油汚染損害民事責任条約、2007年海難残骸物除去ナイロビ条約、1989年海難救助条約等。

(2)今回の委員会会合では、上記規制スコーピング・エクササイズの結論が文書として取りまとめられ、結論として、自動運航船の運航は、基本的には既存条約の枠組みで対応可能であることが合意されました。また、新たな条約の制定、採択は必要ないだろうとしつつも、共通の潜在的課題に対応するため、追加的な解釈の統一あるいは改正が必要となる条約もあるだろうということも指摘されています。

共通の潜在的課題としては、①船長の役割と責任、②遠隔操作者の役割と責任、③賠償責任の諸問題、④自動運航船の定義・用語 および⑤証書が挙げられています。

① 船長の役割と責任

船長が乗船していない自動運航船の場合に、誰が船長の役割を果たさなければならないかを明確にする必要がある。

② 遠隔操船者の役割と責任

「運航者」または「被用者もしくは代理人」といった用語は責任・賠償体制において広く用いられているが、責任、責任集中および求償の規定が明確に自動運航船にも適用するためには、遠隔操作者は、例えば「運航者」または「被用者若しくは代理人」といった用語の範囲に入るのか明確にする必要がある。

③ 賠償責任の諸問題

自動運航船の運航に際しては、遠隔操船者、遠隔操船センター、ネットワーク提供者、コンピューター・システム提供者、システム開発者などの新たな関係者が関与することになる。これらの関係者が賠償責任・補償体制に関わるべきなのか、どのように関わるべきなのか、決定する必要がある。

④ 自動運航船の定義・用語

新たな技術や運航関係者が登場する関係で、賠償責任・補償体制の既存の定義や一般的用語が引き続き妥当することを確認する必要がある。自動運航船(特に、無人遠隔操作船および完全自律船)は「船舶」の様々な定義に当てはまること、「船舶」の定義を含まない諸条約が自動運航船にも適用されることが明確にされる必要がある。

また、遠隔操作者が「管理者および運航者」などの範囲に入るのか明確にする必要がある。自動運航船または船舶内の機器の製造者またはプログラマーが「管理人および運航者」などに該当するかどうか不確定であろう。

さらに、「過失」(fault, negligence)や「意図」(intention)などの概念は自律技術によって生じる損

害との関係において検討を必要とする。

⑤ 証書

IMO 法律委員会が所管する船主責任条約の多くは責任保険に関する強制保険制度を規定し、船舶に付保証明書の備付け義務を課している。船上に船員がいない状況で、寄港国検査のために船内に備え置かなければならない付保証明書にどのようにアクセスするかという問題がある。

(3)IMO 法律委員会所管諸条約に関する規制スコーピング・エクササイズについての議論はこれでいったん終了とされ、特定された諸課題などに対する具体的な作業計画や作業方針については、次回会合において引き続き検討されることになりました。また、国連海洋法条約(UNCLOS)を含めた横断的な問題を検討し、法的な影響に対処するため、IMO 内の海上安全委員会や簡易化委員会との共同作業部会を設置することについても出席国からの支持が見られました。

2. 船主責任制限条約の統一解釈

(1)この問題は、大規模な重油流出事故として有名な Prestige 号の事故(2002年11月 於スペイン北部沖)について、2016年 1 月にスペイン最高裁判所が、船長および船主に無謀な行為があったとして、1992年民事責任条約(以下、1992年 CLC)に基づく責任を制限する船主の権利を否定し、さらに P&I クラブは本来、船主と同額で責任を制限できるにもかかわらず、保険契約で規定された填補限度額までの民事責任を負う旨の判決を下したことに端を発したものです。

(2)IMO では、2019年の第106回法律委員会以来、この問題について検討と議論が行われてきましたが、今回の委員会会合で、1976年船主責任制限条約(以下、1976年 LLMC)、1996年船主責任制限条約(以下、1996年 LLMC)および1992年 CLC において、船主の責任制限の権利を否定する際の判断条件に関する、決議案が承認されました。最終的に IMO 総会での採択が目指されています。

(3)船主が責任を制限できないのは、条文上、「損失を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己の作為又は不作為により当該損失の生じたことが証明された場合」(1976年 LLMC4条、1996年 LLMC4条、1992年 CLC3条)ですが、今回、承認された決議案では、①責任制限の権利が否定されるのはごく限定された状況であって、故意に近い水準の過失があることが必要であり、その水準は重過失よりも高く、海上保険契約において保険金の支払が受けられないようなものであること、②いわゆる「無謀な行為」については損害や損失の発生のおそれについての認識を伴う必要があること、③船長、乗組員または被用者等の船主以外の関係者の行為は関係がなく、判断条件が充足されるか否かの立証を求める際にはこれらの者の行為は考慮されるべきではないことが確認されています。

3. 今後の審議議題の決定

(1)1996年 LLMC における責任限度額変更の必要性に関する評価の透明性を確保するための方策の検討

上記条約には船主責任限度額の簡易改正を定めた規定がありますが、限度額の改正案について決定を行うにあたり、①事故の経験(特に、個々の事故における損害額)、②貨幣価値の変動、③保険の費用に及ぼす影響を考慮することを規定しているのみで、具体的にどのデータを根拠にして限度額の改正案を検討するかは定められていません。この点に関して、客観的かつ透明性のある評価手法を設けることを新規議題とすることについてオーストラリアより提案がなされ、承認されました。本件については、提案国であるオーストラリアを中心に、次回第 109 回法律委員会までの会期間において非公式作業を行い、次回委員会でもより具体的な提案を提出することが要請されています。

なお、上記検討作業が、近い将来の責任限度額の引き上げを意味するものではありません。

(2) 2001年燃料油汚染損害民事責任条約(いわゆるバンカー条約)の請求の手引き(クレームズ・マニュアル)

国際油濁補償基金(International Oil Pollution Compensation Funds 以下、IOPC 基金)は、タンカーから流出した主として貨物油による油濁損害について補償を行います。この補償の請求に関しては、同基金においてクレームズ・マニュアルが作成されています。一方、バンカー条約が規定する燃料油による油濁損害についての賠償に関しては、クレームズ・マニュアルが作成されていません。カナダ、フィンランド、スペイン、UAE、ITOPF(International Tanker Owners Pollution Federation Limited)、国際海運会議所(ICS)および国際P&Iグループ(IG P&I)より、バンカー条約に関するクレームズ・マニュアルの作成を新規議題とすることが提案され、承認されました。本件については、国際P&Iグループが次回第 109 回法律委員会までの会期間に関心国と協議し、次回会合において具体的な提案を行うことになりました。

このクレームズ・マニュアルが完成すると、バンカー条約締約国の裁判所にとって一定のガンダンスとして機能するものと考えられます。

以上