

問合せ先

海事局総務課危機管理室 芳鐘、永井（下記1. ～3. 及び5.）

海事局総務課国際企画調整室 吉永、鈴木（下記4.）

代表番号 03-5253-8111 内線 43-266 直通番号 03-5253-8616（危機管理室）

内線 45-622 直通番号03-5253-8656（国際企画調整室）

平成22年11月24日

国土交通省

国際海事機関(IMO)第97回法律委員会(LEG97)の結果概要について

国際海事機関(IMO)第97回法律委員会(LEG97)が下記のとおり開催されましたので、その結果概要について、お知らせします。

記

■日程：平成22年11月15日（月）～11月19日（金）

■場所：国際海事機関(IMO)本部 ロンドン

■日本代表団：芳鐘 功（国土交通省海事局総務課油濁保障対策官）

五十嵐 徹人（在英日本大使館参事官）

藤田 友敬（東京大学教授） ほか

■主な結果概要

1. HNS条約改正に関する2010年外交会議の報告

2010年のHNS条約改正議定書が外交会議において採択されたことが報告された。外交会議の際に各国から要請があったリスト（①IMSBCコード及び1996年時のIMDGコードの両方に記載されている物質のリスト、②IMSBCコードには記載されているが1996年時のIMDGコードには記載されていない物質のリスト）が参考のため各国に回章されることになった。また、議定書により改正されたHNS条約の対象となる物質のリストは、2年ごとに見直されることが確認された。

なお、ばら積みでの輸送の際に危険となる物質（MHB）が改正されたHNS条約の対象から依然として外されていることや、条約対象物質を定義する際にIMDGコード及びIMSBCコードという2つのコードを条文が援用することによって生じる問題等について検討を行うよう求めていたフランスの提案に対して、我が国より、「改正された条約の実施や共通理解の促進について検討することには賛成するが、条約の更なる改正につながる問題は議論すべきではない」旨主張し、多数の国からの賛同を得て、HNS物質の検討を議論するためのグループを設置するのは適切ではなく、当面はIMO法律委員会等が各国の批准を助けるようにもっぱら技術的な援助作業を行うことに専念す

るとの結論に至った。

2. 2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(バンカー条約): 条約の実施について

我が国も積極的に参加してきたバンカー条約コレスポネンスグループでの議論の結果について、以下のとおり委員会において報告され、了承された。

- (1) 「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(CLC)に従い付保を証明する証書(CLC 証書)を有している場合でも、「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(バンカー条約)の締約国は、同条約に従い付保を証明する証書(バンカー証書)を発給とする解釈を確認する総会決議案が承認され、同決議案は採択のために理事会及び総会に提出されることになった。
- (2) バンカー条約が移動洋上掘削設備(MODUs)にも適用されること、これにより同設備に対して付保義務が発生するが、その額は(MODUsがLLMC等で責任制限できるか否かにかかわらず)LLMCあるいは国内法(ただし、如何なる場合もLLMCの限度額を超えない)に従い計算されること、バンカー条約締約国は付保が強制される額よりも高い責任限度額を設定することが可能であるが、その場合、保険者に対する直接請求等はその超過額には適用されないこと、といったコレスポネンスグループの議論の結果が承認された。
- (3) 船舶建造中の船殻にバンカー条約が適用され得ることが確認され、船殻が登録されていれば登録した所有者が付保義務を負い、登録がない場合には各国の国内法に従って付保義務を負う者が決定されるとのコレスポネンスグループの議論の結果が承認された。
- (4) P&Iクラブ国際グループに所属しない保険会社が発行する保険証書の承認に当たって各国政府が考慮すべき基準について、コレスポネンスグループが作成したガイドライン案が承認された。
- (5) バンカー証書発行に当たっては条約に定める適切な情報を提供する等の協力を行っていくこと、及び、バンカー証書が取り消される場合にはその理由を通告すること等を内容とするコレスポネンスグループの勧告案が承認された。

3. 1996年の船主責任制限条約(96LLMC)の第8条に基づく責任限度額改正提案の検討

96LLMC第8条に定める簡易改正手続きに基づき、第6条に定める船主責任限度額改正のための正式の提案が11月10日に提案国豪州を始めとする20か国を共同提案国として事務局に提出されたことが報告された。これを受けて、正式の議論は第99回法律委員会で行われることになり、今次会合では予備的な意見交換が行われた。

我が国からは、被害者保護の観点から、豪州提案の趣旨に共感するものの、船主責任限度額の簡易改正手続きによる改正は、(1)物損・人損のすべてにおいて船主責任限度額が一律に引上げられるため付随的影響が甚大であり、バンカー油汚染損害への賠償・補償の確保という問題への対処としては不適切であること、また、(2)96LLMCにおける船主責任限度額の引上げにより、76LLMC締約国は96年議定書の批准を躊躇し、かえって船主責任限度額の高い96LLMCへの批准に悪影響を及ぼすという最悪のシナリオになり得ること、(3)仮に簡易改正による船主責任限度額の引上げを行うとしても、その引上げ幅についてはより信頼性の高いデータに基づき慎重に検討すべきである、との見解を述べた。

議論の結果、正式の提案が既に提出されていることもあって、簡易改正による限度額引上げを行う提案を支持する国が大多数であり、提案の実質については第99回法律委員会において議論されることとなった。簡易改正それ自体については締約国の中でも支持する国が多数であることから、今後は引上げ幅をめぐって議論がなされることが予想される。

4. 海賊：国内法制の検討

海賊を訴追する包括的な法制度の必要性等について議論を行い、海賊に関する各国の法制については更なる情報提供を要請する回章が再度 IMO 加盟国に送られることになった。

また、関連して我が国からは、「我が国は引き続き、ソマリア沖、特にソマリア周辺海域及びインド洋において増加拡大する海賊事案につき懸念を有しており、また、日本関係船舶の安全が脅かされる事態も発生していることから、IMO に対し本件へのより積極的な取り組みに期待するとともに、IMO 及び関係国と協力しつつ我が国も努力を続けていく意図を有する」旨表明したところ、ベルギー、米国、エジプトをはじめ各国からの共感を得ることとなった。

5. 沖合での石油開発から生じる油汚染損害のための責任及び補償に関する検討を作業項目に追加することについて

インドネシアからの本件提案を受け、沖合での石油開発から生じる油汚染損害のための責任及び補償に関しては、我が国から、(1) 国際油濁補償基金 (IOPC 基金) において洋上の石油備蓄設備等を基金条約適用船舶に含めるか否かについて現在議論中であることを述べ、少なくとも洋上を移動しない設備等については現行の IOPC 基金体制の対象外であるとの大前提を強調しつつ、その結果、現行の補償・賠償枠組みから落ちている汚染事故があるかということは検討の余地があること、また、(2) 今次インドネシア提案を IMO において議論することにつき IMO 条約上疑問の余地は残る面があり、仮に IMO において議論する場合においても他の国際機関との協力を得ながら議論していくべきであること、更に、(3) 同提案に含まれている『基金』の内容については拠出者をどう考えるかについて疑義があり、少なくとも国際油濁補償基金のような仕組みはとることができないことを指摘しつつ、(4) このような留保はあるものの、IMO 法律委員会の議題として今後議論することが適切か否かについて検討を続けることには賛成である旨の発言を行った。

議論の結果、沖合での石油開発から生じる油汚染損害のための責任及び補償のための国際体制の必要性の有無を含め、IMO 法律委員会において検討していくことについて承認された。ただし、この問題を議題に入れるためには、すでに確定されている IMO の戦略プランを理事会及び総会にて修正する必要があることから、当面の間、関心国等がインドネシアとともに非公式にメールベースで提案の準備を行っていくことになった。

6. 議長及び副議長の選挙

2011 年の IMO 法律委員会の議長として、ガーナのコフィ・ンビア (Kofi Mbiah) 氏が選出され、第一副議長としてオランダのヤン・デ・ボー (Jan E. De Boer) 氏、第二副議長としてブラジルのウォルター・デ・サ・レイタン (Walter de Sá Leitão) 氏が選出された。

■今後の予定

2011 年 4 月に、第 98 回法律委員会が開催される。1996 年の船主責任制限条約(96LLMC)の責任限度額の改正については、当該条約の改正手続に従い、第 99 回法律委員会にて議論される予定。