

5・1 国際条約関連

5・1・1 国際油濁補償体制に関する検討等

タンカー事故等で油濁による海洋汚染が発生した場合、その損害や清掃費用については、海運業界と荷主である石油業界が協力して補償する体制が国際条約によって整備されている。すなわち、一定の責任限度額を設けて、はじめに船主による補償を行い、不足する部分を荷主が補償するもので、いわゆる油濁二条約と呼ばれる国際条約によって補償体制が確立している。(油濁二条約:「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: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)」および「油による汚染損害の補償のための国際基金設立に関する国際条約 (FC: International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage)」)

この油濁二条約のうち、CLC は船舶(タンカー)の貨物である重油等の流出によって生じた油濁損害について船主の無過失責任、責任限度額、強制保険の付保を定めた条約である。一方、FC は荷主の責任負担についての条約で、タンカーから油を受け取った荷主の拠出金を基に設立された国際油濁補償基金 (IOPCF: International Oil Pollution Fund) による被害者に対する補償を行うことを定めたもので、1969 年 CLC は 1975 年に、また 1971 年 FC は 1978 年にそれぞれ発効し、1992 年には、両条約の限度額引上げを主な内容とする改定議定書 (1992 年 CLC および 1992 年 FC) が採択され、1996 年 5 月にそれぞれ発効した。

また、1999 年 12 月、マルタ籍タンカー「エリカ号」がフランスのブルターニュ沖で重大な油濁損害事故を引き起こしたことを契機として 2000 年 10 月開催の IMO 法律委員会において、油濁二条約の補償限度額を約 50% 引上げることが合意され、2003 年 11 月から船主の責任限度額は 8,977 万 SDR (約 140 億円)、92FC の補償限度額は 2 億 300 万 SDR (約 316 億円) となることとなった。

更に、二条約の 50% 引上げでは将来起こり得る巨大油濁事故の補償には不十分であるとして荷主による任意拠出という形での追加基金が作業部会、および 2002 年 4 月の IMO 第 84 回法律委員会での検討を経て、2003 年 5 月の追加基金設立外交会議で採択された。また、この追加基金設立に当たっては、現行の 92CLC / FC 体制の見直しについて優先的に作業を進めるべしとの決議が併せて採択された。

これにより、被害者救済という点では十分な補償が可能となった一方、欧州諸国および石油業界を中心に、これまでバランスが取れてきたとされる船主/荷主間の負担割合について見直しを求める声が高まる結果となった。

上記決議に基づき国際油濁補償制度の見直しが基金作業部会で検討されるにあたり、日本政府は当協会をはじめとする関係業界と鋭意検討を行った結果、負担のあり方を検討する上で、単に船主責任限度額の引上げを論じるのではなく、補償制度において油濁事故防止の機能を充実する観点から、船主と荷主双方の責任を含め根本的な要因であるサブスタンダード船の排除に結びつくものとする提案をもって作業部会に望むこととした。

同作業部会を含む国際油濁補償基金の会合の様子は次の通りである。

1. 国際油濁補償基金第8回総会等の模様

国際油濁補償基金第8回総会等が2003年10月20日から24日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。

(1) 92年基金第8回総会

総会では予算や組織など基金の運営問題、理事国の選出、監査報告等がなされたほか、理事会より審議を移されたプレスティージ号の補償問題について、被害者救済と迅速な補償の観点から、正式な査定に基づかなくても、銀行保証がある場合には仮査定でも支払を行うことが了承された。

(2) 92年基金第22回理事会

理事会では主に事故処理案件を中心に議論が行われ、エリカ号、プレスティージ号についてその進捗状況が報告された。その他、2003年8月にロシア籍タンカーのビクトリアが、国内の河川で油濁事故を起こした件について、河川での事故に基金条約の適用があるのか審議されたが、当該タンカーがsea-going vesselであったことおよび油濁損害が加盟国の領域で起きたことなどから、本件が92基金の適用があることとした。但し、河川での事故はケースバイケースで検討が望ましいこととされた。また、プレスティージ号について、スペインより補償の前払いを求めた提案については、基金の原則に関わる問題でもあり、被害者に対する“平等な取扱い(equal treatment)の原則”等の問題点が指摘され議論が紛糾したことから、議長の提案により全加盟国で構成する総会において審議することとなった。

(3) 92年基金第6回作業部会

題記作業部会のショートミーティングが会期後半に予定されていたが、プレスティージ号に関する問題（理事会で審議、途中より総会案件となる）が紛糾したため、作業部会は時間的な問題から開催が見送られた。

現行油濁補償体制について、海運業界/石油業界の責任負担バランスの見直し作業にあたり、本年2月の作業部会において基金事務局が過去の事故に対する船主（CLC）と荷主（FC）が支払った補償額を洗い出す作業を行うこととされたことから、当初の予定では、今会合において2004年2月に開催予定の作業部会に向けた基金事務局の作業進捗状況について事務局長より報告が予定されていた。

なお、提出されたペーパーによると、基金事務局長は1978年から現在までの基金が関与しなかったCLC 拠出費用のデータ（米国は除く）提出について、2003年3月に国際P&I グループ Pollution Sub-Committee の議長へ本調査への協力を要請した。本調査については、2003年10月16日現在で国際P&I グループの10のクラブより、5,000件以上のデータが提供されており、残りのクラブも現在データ提出を準備中であるとしている。基金事務局長は2004年2月開催予定の作業部会に間に合うように鋭意作業を進めているとしている。

2. 国際油濁補償基金第7回作業部会等

92年国際油濁補償基金条約の第7回作業部会等が2004年2月23日より27日までの間ロンドンのIMO本部で開催された。

作業部会および関係会合の模様については以下の通りである。

(1) 92年基金作業部会

今回の作業部会では現行油濁補償制度の見直しについて審議が行われたが、上述の通り最大の焦点は、2003 年 5 月の第 3 層基金の設立に伴い生じたといえる、海運業界と石油業界の責任負担バランスの見直しにある。

なお、負担バランスの議論を進める上で数値的裏付けとなる、基金事務局が着手していた過去の CLC/FC における拠出額統計調査について、国際 P&I グループより、1978 年から約 7,800 件の生データが提出されたが、古いデータは電子データではなく、また補償と費用（弁護士、技術アドバイザー船骸撤去など）の区別がつかないものも多かったことから、2004 年 5 月まで作業に時間が必要であるとの報告が基金事務局よりなされた。

船主負担の見直し

船主負担の見直しについては、英国等の共同提案国より、現行制度を前提とした CLC 限度額の大幅引上げ、及びトン数に拘わらず船主と油社で分担するとした 2 案が提案されたほか、イタリアからは現行の船主、油受取人に加え、cargo owner にも拠出責任を負わせる提案が、日本からは追加基金に係る事故でサブスタンダード船について、船主と傭船した荷主の責任を引上げる提案、OCIMF からは船主負担の大幅な引上げの提案が提出された。一方、国際 P&I グループはこれまで船主/荷主間の負担はバランスが取れているとした上で、荷主の拠出による第 3 層基金についても船主負担の自主的な引上げでバランスは維持されるとし、また ICS と INTERTANKO は分担の問題は船主の自主的引上げで解決されるとともに、過去の拠出に関する統計調査の結果がでるまでは検討は控えるべきだとの見解を示した。

これらの提案を受け議論が進められたが、大きく分けて、英国等の共同提案国（豪、加、フィンランド、仏、蘭、NZ、露）を中心に CLC 引上げを支持する国と、ノルウェー、ギリシャをはじめとして、負担のインバランスについては第 3 層の分担などにより業界間で解決することが望ましいとする国に見解が二分された。但し、審議は個別提案を詳細に検証するというのではなく、各国が見直しに対するポジションに言及し、今後の議論の方向付けをするようなものであった。

こうした議論の結果、議長からは次回の 2004 年 5 月の作業部会に向け、補償制度改正のオプションを提案した国が協議し 1 つ乃至 2 つの案に集約すること、および産業界が船主の自主的な負担について具体的な提案を行うことが促された。

サブスタンダード船対策

カナダ及び英国、フランス、日本、OCIMF からサブスタンダード船に対する経済的 incentive, disincentive の考え方を補償制度に取り入れる提案があり、特にカナダ及び英国は、本件の検討にあたっては OECD 海運委員会によるクオリティー SHIPPING を奨励するための研究結果（2004 年 4 月に完成予定）を参考にすべきとしている。一方、P&I クラブはサブスタ船に関連するクラブの取組みを紹介するとともに、このメカニズムを補償制度に取り入れることには否定的な見解を示した。また P&I クラブと Intertanko からサブスタンダード船問題を検討するためのグループを海運/石油業界、関心国で設置する提案があった。

審議の結果、議長の総括として、当作業部会で取扱うのは一般的なサブスタンダード船問題ではなく、“Sub-standard Oil Transportation”であることを確認するとともに、油濁補償体制においてこの問題を更に検討していくこと、OECD の作業については非 OECD 加盟国を中心に懐疑的な意見もあったが、採用するか否かは当作業部会で検討の上判断すればいいとの指摘

もあり、次回作業部会にて取り上げることとなった。また、産業界と政府間の話し合いを行う提案を歓迎した。

船主責任制限の基準

フランスより油濁損害が船舶の状態の結果生じた場合は船主責任制限の例外とする提案があったが（阻却事由の変更ではなく解釈を変えるという提案）、提案内容に不明瞭な面もあったため、フランスが次回に改めて明確な提案を行うこととなった。

その他

上述の他、抛出システムにおけるタンク事業者の扱い、条約適用となる船舶の定義、TACIT方式による手続の簡素化等が取り上げられたが、いずれも次回引き続き検討することを確認した。

(2) 92 年基金理事会

理事会ではエリカ号、プレスティージ号等の事故処理案件が審議されたほか、第3層基金批准に向けた関係国の進捗状況について情報提供があり、日本からは今夏の初めには改正法案が国会を通過する見込みであると紹介、またノルウェーでは既に国会で承認され、他の欧州諸国からも批准に向けて国内手続が進んでいる様子が報告された。

(3) 次回作業部会について

回次の作業部会は5月最終週に基金総会、理事会と併せ開催予定とされているが、そこでは、船主負担の見直し、サブスタンダード船問題とともに今回時間的に審議できなかった案件（訴訟の時間制限、油受取量未提出国の取り扱い等）について優先的に取扱うこととなった。

3. 国際油濁補償基金第8回作業部会等の模様

92年国際油濁補償基金条約の第8回作業部会等が2004年5月24日から28日までの間ロンドンのIMO本部で開催された。

今回合合は、2004年2月に開催された第7回作業部会に引き続き開催されたもので、船社/油社の負担割合など現行油濁補償制度（92年民事責任条約および92年基金条約）の見直しについて審議が行われた。

(1) 92 年基金作業部会

船主負担の見直しとサブスタンダード船問題について

船主負担の見直し全般に関する議論では、船主負担の見直しとサブスタンダード船問題について、明確に切り離して考えることが困難であることから、これらを一纏めに審議が行われた。

前回2月の作業部会では議論を進めるにあたり関係国間で提案を集約するよう議長より促されていたが、今回合合においては前回より更に多くの文書が提出された。

最大の焦点である条約改正による船主負担の見直しが必要か否かについては、作業部会では依然として意見が分かれたままとなったが、補償制度の目的（被害者の早期救済）を維持すること、制度を複雑なものとするよりもシンプルで平易なものであるべきということは共通認識であった。

また、サブスタンダード船問題については、その方向・考え方がどちらかと言えばクオリティ・シーピングの推進という位置付けに変わってきた。但し、補償制度にこうした概念（サブスタ船を定義、ディスインセンティブを利用）を用いることについても意見が大きく分かれて

おり、サブスタ船/クオリティー SHIPPINGの問題は、IOPC 基金の目的ではなく OECD や IMO の関係委員会等で検討する（既に着手している）のが適当という意見も多く見られた。

このように議論が割れたなか、議長からは、今後 feasible な議論を行うためにも、提案国間で話し合い出来る限り提案を集約するよう再度要請があった。

条約改正に関する提案文書について

引き続き、制度改正を提案している文書について夫々審議が行われた。わが国からは、油濁事故を効果的に防止・抑止するために、サブスタンダード船排除に繋がるディスインセンティブを与える目的で、特定の船舶における船主責任を引上げるとした提案を紹介したところ、条約を改正するにしても他の提案よりもシンプルかつ実質的であったこと、またクオリティー・SHIPPINGの推進にも寄与する等の理由から、複数の国から好意的な反応が示された。

一方で、上記でも記載の通りサブスタンダード船の問題は他の機関で取り扱う方が適当であり、また仮に油濁補償条約でサブスタンダード船を定義するようなことになれば、MARPOL や SOLAS など他の条約における規制と抵触する恐れがあるとした反対意見も根強くあった。

わが国の提案文書については、他の提案とオーバーラップする部分も多いことから、これらを集約することが可能か、次回会合に向け関係国で協議するよう議長から促された。

油濁事故に対する両業界の補償費用調査について

海運業界と石油業界の責任負担バランスの議論を進める上で数値的な裏付けとなる過去における両業界の補償費用統計調査について IOPC 基金事務局より報告があった。

調査は 1978 年から 2002 年までの約 5,800 件の事故を対象に行われ、両業界の支出割合は；

両条約又は自主協定で	39 % (船社) - 61 % (油社)
船社から CRISTAL への償還後で	45 % (船社) - 55 % (油社)
更に IOPC 基金への償還後で	53 % (船社) - 47 % (油社)

この他、船型別、現行条約と追加基金の下で現在価値、将来価値に試算した場合についても数値が出された。

こうした結果に対し、安全対策の導入が進められていることなど多くの側面もあり、過去の結果だけを持って結論に飛躍するのは適当ではなく、サブスタンダード船を排除することにより根本的な解決を図るべきであるとした見解をはじめ、出席者より諸々の意見が寄せられたが、議長の総括としては、調査結果をベースに負担割合について性急な結論を出すものではなく、作業部会で議題を検討する上で有益な資料であると評価するにとどまった。

(2) 92 年基金理事会及び総会

理事会ではエリカ号、プレスティージ号等の事故処理案件が審議され、総会では追加基金発効に向けた準備を中心に審議されたほか、追加基金批准に向けた関係国の進捗状況について情報提供があった。関係国の進捗状況から勘案すると、早ければ 2004 年秋にも追加基金が発効されることが予想される。

5・1・2 IMO法律委員会における条約案等の検討

IMO法律委員会では、海事法務に関する条約の策定および見直し等について審議が行われている。近年の同委員会における主要議題としては、海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約、所謂、SUA条約の改正、海難残骸物に関する条約案、その他、TAJIMA号事件に関連してわが国より問題提起をした、船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討などがあげられる。こうした議題を含め、第87回および第88回法律委員会における審議概要は以下の通りである。

〔IMO 第 87 回法律委員会の模様〕

IMO 第 87 回法律委員会が 2003 年 10 月 13 日から 10 月 17 日までの間、ロンドンの IMO 本部で開催された。

今会合では、日本より提案した「船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討」（TAJIMA 号事件関係）をはじめ、「海難残骸物除去に関する条約案」、「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（SUA 条約）等の改正」および「PSSA（特別敏感水域）の設置」等に関する審議が行われた。

1. 船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討

本件は第 85 回法律委員会（2002 年 10 月）で、日本より TAJIMA 号事件に関連して、船上において犯罪が発生した場合に出来るだけ速やかに船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き渡すことができる制度を創設する必要性を訴えたところ、CMI（万国海法会）が IMO 事務局と連携の上、各国の国内法に関する情報収集のためアンケートを実施することが決定され、また翌第 86 回法律委員会（2003 年 4 月）では、このような事件への何らかの対策が必要であることについて各国の賛同が得られ、正式な議題として検討していくことが合意されている。

今回の会合では、CMI が実施した各国へのアンケートについて 16 カ国より回答があったものの、同アンケートは依然継続中であり未提出国へ回答を促すとともに次回会合ではファイナルレポートの提出を予定している旨 CMI から報告があった。一方、日本からは自国の刑法改正および CMI アンケートに対する独自の分析について報告するとともに、このような事件に対する国際的対応につき各国の意見を求めたところ、概ね当委員会として何らかのアクションが必要であるとの見解に異論はなかった。但し、いくつかの国より、CMI アンケートの最終的な報告書の提出を待って今後の取り進め方を検討するべきであるとの指摘がなされたことから、本件はこのまま正式議題として、次回会合で本格的な検討を行うこととなった。

2. 海難残骸物の除去に関する条約案

海難残骸物の除去に関する条約案は、船主による海難残骸物除去の義務化、船主等関係者による海難残骸物除去費用の支払を確保するため船主に保険等の維持を義務付けることおよび沿岸国による撤去制度の確立等を主な目的とするもので、第 84 回法律委員会（2002 年 4 月）以降実質的な議論が行われている。

今会合ではこれまでの議論を踏まえコレスポンデンスグループにより修正された条約案を基に議論が行われ、また別途作業部会が設置され法律委員会と平行して審議が行われた。主な論点は次

の通り。

旗国の同意について

国連海洋法条約との整合性の観点から、海難残骸物の除去にあたり沿岸国は船舶の旗国の同意が必要であるとした修正案が提出され、これが認められた。

海難残骸物の定義について

沿岸国と旗国で解釈の相違を避けるため船がいつ“海難残骸物”とみなされるかについて、実際に被害を被った沿岸国が判断するというのが大勢であったが、最終的な結論はせず、提案国が次回法律委員会に向け文書を提出することとなった。

海難残骸物の報告について

条約案では登録船主が海難残骸物に関する報告義務を負うことが提案されているが、通常、登録船主が日々の運航に携わっているわけではなく報告義務を果たすのは実質的に困難であり運航者または管理者の方が適当ではないかとの指摘がなされ、今後引き続き検討することとなった。

テロ行為の免責について

条約案では船主が国際的強制力を持つ船舶保安規定（ISPS コード）を遵守できない場合には第3者によりもたらされた損害について責任を負うことが提案されているが、P&I クラブやICS より、保安規定の些細な過失が多大な責任に結びつくような不合理な結果を導きかねないとして、テロ行為による損害は船主の過失と均衡の取れたものとするよう提案したが結論が出ず、今後引き続き検討することとなった。

金銭的補償について

前回会合で P&I グループより条約案にある CLC タイプの証明書ではなく、国際 P&I グループ所属の P&I クラブが発効する証書でもって金銭的補償とする提案がなされ、今後引き続き検討とされていたが、今会合では時間的な問題からほとんど審議されず次回以降へ持ち越しとなった。

3. 海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約等の改正

IMO は 2001 年 9 月の米国同時多発テロ事件を受けて、海上航行における国際テロリズム防止の観点から題記条約の改正を行うこととし、これまで本法律委員会や米国を中心とするコレスポンデンスグループにより検討が進められてきた。

今会合では、前回会合に引き続き、犯罪化条項および臨検の規定を中心に審議がおこなわれ、各種国際条約や各国の国内法（刑法）との関連から調整が求められていた犯罪化条項について一定の進展がみられた。一方、臨検を求める国の要請に対し旗国から 4 時間以内に回答がなければ自動的に臨検を認めるとした提案に対して、回答期限の設定自体に反対を示す国のほか、期限設定には理解を示しつつも回答のない場合に自動的に臨検を認めることには難色を示す国もあった。

また、臨検を受けた船舶が被った経済的損失に対する補償について、臨検に根拠がなかった場合の举证責任を補償請求者に負わせるべきではないこと、および実際にどのように補償が受けられるか不明確であること、適正な補償を得るためには臨検国の国内法ではなく国際法に従って補償を請求できる必要があることなどの指摘があり、今後引き続き検討することとなった。

なお、次回会合では、本件について公式の作業部会を設置して重点的に審議を行い、2005 年に

条約採択のための外交会議の開催が可能か見極めることとなった。

4. 避難場所

IMO 航行安全小委員が作成した「援助を求めている船舶のための避難場所に関するガイドライン」について法的な側面から検討がなされた。

今会合では、ガイドラインが避難場所を提供する沿岸国で船舶が引き起こした出費や事故が生じた場合の補償と賠償の問題を規定するものではないとの一節をガイドラインに記載すること（場所）が確認されたほか、付属表に関連する現行の各種責任条約（CLC、FC、LLMC など）を記載することとした。

また、補償と賠償について現行の各種条約でカバーできるとしていたが、スペインより現行条約では想定される全ての状況に当てはまらないケースがあるとしていくつかの例をあげ、当委員会での更なる検討を求めた。本件については CMI が実施している調査（責任と補償そして避難場所への適用を扱った各国国内法について）の進捗を待った上で、必要があれば今後当委員会で検討を行うこととなった。

5. PSSA（特別敏感水域）の設置

最近におけるヨーロッパ海域での重大な海難/汚染事故に鑑み、英、仏、西等欧州 6 カ国は、ポルトガルから英国までの沿岸海域を PSSA（特別敏感水域）（注 1）と指定することを第 49 回海洋環境保護委員会（2003 年 7 月）へ提案し、この設置が承認されるとともに法的な側面（国連海洋法との問題点）について法律委員会の検討に付されることとなった。

今会合では、PSSA が国連海洋法に抵触するか否かについて、PSSA の設置を提案する欧州各国と、航行自由の原則からこれに反対するロシア、パナマ等で意見が大きく隔たり、また議論の材料として DOALOS（Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea of United Nations：国連法務部海洋法課）より、国連海洋法（UNCLOS）では今回の PSSA 設置提案を問題としない旨の文書が配布されたが、その扱いについても反対国を中心に激しい議論があった。本件についてはお互いの溝が埋まらず、今後も法律委員会で引き続き検討を行うことに留まった。

〔IMO 第 88 回法律委員会の模様〕

IMO 第 88 回法律委員会が 2004 年 4 月 19 日から 23 日までの間、ロンドンの IMO 本部で開催された。

今会合では 2002 年 10 月に日本から問題提起した「船舶における犯罪から船員及び乗客を守る手段」(TAJIMA 号事件関係)をはじめ、2005 年の外交会議での条約採択を目指す「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（SUA 条約）の改正」、および「海難残骸物除去に関する条約案」等について審議された。

1. 船舶における犯罪から船員及び乗客を守る手段

本件は第 85 回法律委員会（2002 年 10 月）で、日本が TAJIMA 号事件のように外国籍船で発生した重大事件の被疑者を速やかに下船させる方策の必要性を訴えたことが契機となり、本委員会の正式議題として検討されている。

今回、わが国は TAJIMA 号事件の経緯及び法律上の論点を整理し、また、国内法の改正について紹介する文書を提出、議論の促進を図ろうとした。

しかしながら、方策検討の基礎とすべく、2003 年から CMI が行ってきた各国法制調査の最終報告が調査の遅れ等から先延ばしされたため、今回は具体的な議論は行われなかった。

具体的な進展はなかったものの、デンマークをはじめとする各国は日本提案に対する賛意を表すとともに、対策検討の重要性を改めて指摘した。

次回会合では、CMI が各国法制調査結果を元に具体策を提案する予定であることから、議論の進展が期待される。

2. 海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（SUA 条約）の改正

IMO はテロに関連した船舶の利用を阻止すべく、第 86 回法律委員会以降 SUA 条約の改正作業を続けており、2005 年には外交会議を開いて改正条約を採択する予定である。

今回の会合では、「犯罪化条項」に大量破壊兵器の輸送行為を犯罪化の対象に含めることの是非及びその規定内容、テロに関与している疑いがある船舶に旗国以外の国の官憲立入りを可能とする「臨検条項」の内容が論点となった。

まずメキシコ、中国等各国から世界貿易の主要な担い手である海運への影響に十分配慮しつつ、改正作業を進める必要があることが改めて言及され、一方 ICS 代表は「海運業者は荷主に指定された港間を輸送するのみ。犯罪化条項に含まれる“輸送”の実行者/責任者は誰を指すのか明確にしておくべき。」と主張した。

「犯罪化条項」については、核拡散防止条約（NPT）未加盟国であるインド、パキスタンが核を含む大量破壊兵器の輸送を犯罪化対象とすることに強く反対、対象とすることを支持する他国との間で議論は平行線を辿り、今後引き続き検討していくこととされた。

また、「臨検条項」については、疑いのある船舶への立入り検査実施国は旗国に連絡後、（了承がなくとも）4 時間経過すれば自動的に乗船可能、とする規定案が焦点となったが、ICS が「公海上の臨検は旗国の事前承認の下で行われるべき」と主張、わが国は「4 時間の期限は現実的でない」として見直しを求める等、現案を支持する意見はなかったため、再度内容が検討されることになった。

さらに ICS 等は、臨検で輸送に遅延が発生した場合の補償条項の充実、船員への配慮について要請し、ノルウェー等から賛同を得た。

今回は審議の大半が大量破壊兵器の輸送を犯罪化対象とするか否かに費やされ、特筆すべき合意事項は見られなかった。このため、法律委員会は 2005 年の外交会議まで時間が少ないことに鑑み、2004 年 7 月に作業部会を開催することとした。

3. 海難残骸物の除去に関する条約案

海難残骸物除去に係る船主及び関係者の義務及び沿岸国による撤去制度の確立等を目的とする条約で、今回はテロにより発生した残骸物に対する船主の免責問題、残骸物発見時の通報義務対象者が主な論点となった。

テロ被害による免責

アテネ条約、HNS 条約等他の海事責任条約にテロ免責が未だ含まれていないことに鑑み、

本条約にテロ免責を盛り込むのは時期尚早との見解がカナダ等から示されたが、他国からは免責条項を盛り込む趣旨自体は支持されたため、今後条項内容を更に検討していくこととなった。

残骸物発見時の通報義務対象者

オペレーターにも通報義務を課すことが概ね支持され、条項の文言を検討していくこととなった。また、ノルウェー等が船長も対象に含めるべきとの見解を示した。

その他

わが国は英国等とともに「残骸物の定義」を検討中であり、適当な文言が纏まれば次回会合で関係者と共同提案したいとの意向を示した。

4. 船員の公平な取扱い

近年海難事故に伴い、船長/船員が長期間沿岸国に拘留される事態が増えていることに鑑み、フィリピン等 4 カ国及び ICS、ISF 等 8 団体は「船員の公平な取扱い問題」を法律委員会の議題とし、同問題に関するガイドラインを作成するよう提案した。

更に、ILO は IMO と ILO で合同作業部会を設置し、ガイドライン検討を進めてはどうかとの提案を行った。

スペインが同ガイドラインの各国司法権に与える影響に懸念を示したものの、多数の国がこれら提案を支持し、同問題を法律委員会の正式議題とすることが決定されるとともに、IMO/ILO 合同作業部会を設置してガイドラインを含む方策について検討に着手することが合意された。

5. 2002 年アテネ条約改定議定書における保険義務

改定議定書（未発効）では、国際 P&I グループ（IG）に対し議定書で定められた責任限度額にあった保険カバーを求めているが、IG の代表から、責任限度額が高額なことなどを理由に加盟クラブおよび一般の保険市場のいずれも議定書が求める保険を引き受けることは難しいとの訴えがあった。

ノルウェーはこの問題に取り組んでいくことに同意し、法律委員会関係者が非公式に意見交換を行うこととされた。

5・1・3 新国際海上物品運送条約

国際海上物品運送法の分野においては、ヘーグ・ルール、ヘーグ・ウィスビー・ルール、ハンプルグ・ルールなどが併存するとともに、各国が国内法として国際海上物品運送法を定めるなど、国際的な統一ルールが無かったことから、1996年6月のUNCITRAL（国連国際商取引法委員会）第29回総会において、統一的なルールの作成について検討を開始するとともに、本件について専門機関の助力を仰ぐことが決定された。これを受けてCMI（万国海法会）が新国際海上物品運送条約の草案作成にあたってきたが、2001年12月、最終草案が完成し、UNCITRALに送付された。UNCITRALでは、運送法を扱う第3作業部会（Working Group）で本草案の検討が行われることとなり、2002年4月以降本件に関する作業部会が開催されているほか、非公式ラウンドテーブル、CMI会合でも検討が行われている。（第二読会が継続中）

これらUNCITRALのWG等における審議に対応するため、わが国では、学識経験者、法務省、国土交通省、および船社・フォワーダー・保険会社等産業界をメンバーとして、日本海法会に設置された運送法小委員会（委員長：谷川久 成蹊大学名誉教授）で検討が行われている。当協会もオブザーバーとして参加するとともに、各会合への対処方針について国交省を通じて船主意見の反映に努めている。

ここでの議論はわが国の対処方針に反映され、藤田友敬 東京大学助教授を中心とする代表団がUNCITRALWG等に出席し対応している。

同作業部会を含む審議の様子は次の通りである。

1．第12回UNCITRAL運送法作業部会

国際海上物品運送法の改訂草案を審議するUNCITRAL作業部会が2003年10月6日から17日の間にウィーンにおいて開催され、“適用範囲”と“運送人の義務と責任”を中心に審議が行われた。

主な審議の結果は以下のとおり

- ・ 責任範囲についてはLimited Network Liabilityを大多数が支持した。
- ・ 国内法が改正草案に優先的に適用されるべきではないとの見解を多数が支持した。
- ・ 改正草案は運送契約者と“海上履行当事者”の責任のみを定めることを多数が支持。
- ・ non-localized damage について、最も限度額の高い責任規定を適用するとした提案は継続審議となった。
- ・ 適用範囲はdoor to door をカバーするが、海上部分について国際運送を条件とすることを多数が支持した。
- ・ 傭船契約を適用除外にすべきではないとの少数意見がだされ、サービスコントラクト等の取扱いを含め次回以降の検討となった。
- ・ 運送人の責任は過失責任を基本に、予期される危険のリストを改定草案に含めることを大多数が支持した。但し、航海過失免責を復活させるべきではないこととされた。
- ・ 航海過失免責の廃止に関して、損失/損傷の原因が複数ある場合にはその責任は分割されるべきとの米国提案を支持する国もあった。
- ・ 運送人の堪航性担保義務を航海中も継続することを多数が支持。

2. ラウンド・テーブル

2003 年 10 月の作業部会での提案に基づき、改正草案と契約自由の問題を協議するためのラウンド・テーブルが 2004 年 2 月 21 日、22 日の両日にロンドンで開催され、各国政府・海法会、UNCTAD、海運業界、保険業界の関係者が参加した。会合では、改正草案が契約自由との関係で何を適用または適用除外とすべきか、適用とする場合には強制か非強制か、という一般原則を中心に審議が行われた。

主な審議の結果は以下のとおり

- ・ 傭船契約に改正草案を適用するとした見解にはほとんど支持がなく、多くの政府関係者も業界の意見と同じ方向で議論が進められていたが、最後の段階でオランダよりスロットチャーターの類いはカバーすべきではないかとの提案があり、本件に関するコンセンサスが曖昧になった。
- ・ サービス・コントラクトでは、当事者間で関連規定の全てまたは一部を除外するという合意がある場合には改正草案から適用除外となるとした米国案が広く支持されたが、UNCTAD より荷主に不利になりかねないと懐疑的な反論があった。
- ・ 改正草案は、B/L、ウェイビル、類似の証書/契約書そしてそれらの電子版にも適用することで概ね了承されたように思われる。
- ・ インフォーマルなドラフティング作業を次回作業部会に向け続けていくことを合意した。

3. 第 13 回 UNCITRAL 運送法作業部会

UNCITRAL 運送法作業部会が、2004 年 5 月 3 日から 14 日の間にニューヨークで開催された。議論はスローでしばしば時間延長されたが、予定していた議題の“裁判管轄 (Jurisdiction)”や“仲裁 (Arbitration)”などが先送りにされた他、“契約の自由 (Freedom of Contract、傭船契約やサービス・コントラクトを対象とするか否かなど)”については 2 日間の時間を費やす予定であったにもかかわらず、結局取り上げられなかった。

主な審議の結果は以下のとおり

運送人の責任 (Liability of the Carrier)

運送人の免責事項として、火災免責を当座は維持するとしたほか、“海上における財産の救助”も新たに“適切な手段 (reasonable measure to save ~)”という文言を付した上で維持された。更には、“環境損害を回避する適切な企図”が新たに免責事項に追加とされた。

延着 (Delay)

運送人の遅延責任は、運送契約上合意された時までには物品が引き渡されなかった時に発生するとともに、引渡時期に明示の合意がない場合でも一定の要件の下で遅延責任が生じるとされた。また、責任制限は運賃の額とする (暫定として)。

- ・ 責任制限の権利の喪失 (Loss of the right to limit liability)

原案とおり、責任制限の権利を主張する者の、故意又は認識ある無謀行為によって生じた場合は責任制限できないとされた。但し、甲板積みにより生じた損失については運送人だけでなく、その被用者や履行当事者の主観をも考慮すべきという提案が出された。

荷送人の義務 (Obligations of the Shipper)

原則として荷送人の責任は過失責任とされたが、荷送人が運送人に必要な情報を与えなか

った場合は厳格責任とされた。また危険物について不十分/不完全な情報しか与えなかった場合も厳格責任とする条文の挿入については、効果を疑問視する意見もあった。

運賃 (Freight)

運賃規定を設けることについては従前より業界が疑問を呈してしたが、今回 WG でも商売上の合意に任せておくのが最善の策というのが大多数であり、このドラフトは削除することとなった。但し、運賃支払無効と運賃前払いの箇所については維持する。

今後の作業計画

- ・ 作業部会の開催予定

2004 年 12 月、ウィーン (予定議題：運送人の責任、契約の自由、裁判管轄、仲裁等)

2005 年春、ニューヨーク (予定議題：運送書類、電子商取引)

- ・ タイムテーブル等

2006 年春に作業を終える。条約制定の外交会議を開催するか他の方法を取るかは未定。
また、WG での検討を促進するためコレスポnden スグループを設置。