

4. 法務保険

4・1 国際条約関連

4・1・1 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改正等について審議が行われている。最近の同委員会における主要議題としては、HNS条約の改正、96LLMCの改正提案、統一補償証書の様式、船員の死傷及び遺棄に関する責任及び補償、船員の公正な取り扱い等があげられる。

1. IMO 第 96 回法律委員会の模様

IMO 第 96 回法律委員会 (LEG96) が 2009 年 10 月 5 日から 8 日にかけてロンドンの IMO 本部で開催された。

(1) 96LLMC の責任限度額の改正提案

2009 年 3 月 11 日に豪州クイーンズランド沖で発生した Pacific Adventure 号(香港籍一般貨物船)によるバンカー油流出事故における防除費用見積もりが、96LLMC の責任限度額を大きく超えたことを受け、豪州政府は LEG96 に対し、96LLMC の第 8 条の改正手続きに基づき、その責任限度額を改正すること、および現行規定が適切であるか評価を行い必要であれば全体的な見直しを行うことを法律委員会の作業計画に含むことを提案した。

また、2008 年 10 月の同委員会に日本が提出したバンカー油濁被害の実態把握の提案に基づき、国際 P&I グループ(IG)が調査報告を提出した。

このうち 96LLMC の責任限度額の引き上げの検討を作業計画に含むことについては一定の支持を得る一方で、96LLMC の責任限度額を引用している条約があることを考慮すべき、LLMC は油濁被害以外の責任制限を規定していること、96LLMC 第 8 条 5 項によると事故の損害、貨幣価値の変化および保険コストに与える影響を考慮しなければならないことから、P&I

以外の情報も集める必要があること、等の指摘があった。他方、LLMC 限度額の引上げは油濁事故と関係のない船主の負担を増すこと、96LLMC の締約国は限られていること、IG 報告によれば 2000 年以降に責任制限額を超えた事故は僅か 1.34%であり早急に同限度額を見直す必要性は見当たらない、等の懸念を示す国もあった。また ICS は、どのような結論を得ようとも政治的に許容できるものであるべきこと、IG は、限度額の引き上げを行うのであればより広範な情報が必要等の見解を示した。

なお、96LLMC 全体の見直し提案については、検討の必要性が明らかでないとの理由から議場からは殆ど支持が得られなかった、

審議の結果、96LLMC の限度額の引上げについては、同引上げを確約するのではないということを前提に、次回作業計画に含め、2010-11 年にかけて検討することが合意され、96LLMC 全体の見直しについては、作業計画には含めないこととされた。

(2) 補償証書の統一モデル様式案

2007 年 5 月の海難残骸物除去に関する条約の外交会議において、民事責任条約の補償証書に関する決議が採択され、これに基づき各条約の締約国が発給する証書の統一モデル様式案が検討されてきた。前回の LEG95 では、コストと行政負担の軽減が重要である点は異論がなかったが、一方で、条約改正によらずに解決することは困難との認識が示され、コレスポネデンス・グループ(CG)で更に検討を進めることが了承された。

その後同CGでは、各条約において証書は附属書で定められており、この改正に条約の改正が必要か否かについても議論が行われたが、実質的な改正内容ではないこと、改正を行う場合には時間がかかること、92CLCの際に会議決議で証書の様式を決めた例があることなどから、長期的には条約改正が理想的ではあるが、当面の解決策として決議でもって統一証書を認める案がとりまとめられた。

LEG96 では、当初は CG 報告を基に条約改正か決議かについて各国の意見が開陳される

なか多くの国が、強制力の伴わない決議が条約要件に優先することができるのか疑問であること、統一様式の使用について全てのポートステートのコンセンサスがなければ、PSC において同様式に加え各条約で定める様式が求められ、その結果 2 つの証書を船舶に備えなければならない可能性があること、統一様式が拒否され条約で定める様式も利用できなくなると外国港での船舶の拘留に繋がること、統一様式に言及される 6 つの条約のうち現在発効しているのは 3 条約のみであり、早急に統一様式を作成する必要はないこと、等の懸念を示し、審議の結果、本議題は、法律委員会の次期作業計画から除外することが合意され、今後各国から改めて提案があった場合には再検討することとされた。

(3) バンカー条約の履行

バンカー条約に限らず、IMO の民事責任関係条約では、船舶に対し証書を発給する「登録国」について「“船舶の登録国”とは、登録されている船舶についてはその船舶が登録されている国をいい、登録されていない国にはその船舶の旗国をいう。」と規定されている。ドイツなどでは本規定に基づき、裸用船登録に基づいて原登録国とは別の国の旗を掲げてさせている例があり、旗国ではない原登録国が条約証書を発給している例がある一方、SOLAS、MARPOL 等の条約証書は全て旗国の権限の下で発給されていることから、証書は本来旗国が発給すべきであるとの意見が出され、多くの国がこれを支持していた。前回委員会においてデンマークを議長とする CG が設置され、本件問題について議論が行われてきたが、両者の溝は埋まらないまま、決議案が取りまとめられた

また、マーシャル諸島から法律委員会に対し、同決議案では、条約の解釈として旗国と登録国のどちらかがその裁量により証書を発給できるとしているが、条約の発給者が曖昧になるためこのような裁量は許されない、船主、寄港国等、船舶登録国、裸用船登録国にとって実行上の問題や負担の増加となる、また、国際法では、一義的には証書は旗国が発給し、もし旗国が発給しないときに登録国が発給することになっている、等の意見が提出された。

LEG96では、大多数の国が旗国が証書を発給することを支持する一方、各国による条約の解釈が尊重されるべきとの意見も示され、審議後、決議は強制力を伴わないものであるとの認識の下、主に以下の修正を行った上、決議案が合意されることとなった。また、同決議案については、より政治的な影響力のある総会決議とすることとされた。

(4) 船員の遺棄及び死傷時の責任及び補償に関する金銭上の保証

2009年3月に開催された“船員の遺棄及び死傷時の責任及び補償に関するIMO/ILO 合同専門家作業部会”(WG)の結果について報告があり、これを承認した。

また、IGはLEG96に対し、同WGの報告書付録Ⅱにある金銭上の保証はあくまでも雇用契約、団体協約等の雇用契約に基づく死傷病に関して本人又は家族が請求するものに限定されていることを指摘する提案文書を提出していたが、同提案については、海事労働条約の発効後、同附属書Ⅱの修正が必要であることが留意された。

(5) 船員の公正な取り扱い

IMO 事務局より、IMO および ILO 両事務局は、海難事故発生時の船員の虐待に関する情報を求めていたが、前回委員会以降新たな情報は寄せられなかったこと、また、IMO および ILO 両事務局およびそのソーシャルパートナーは、海難事故時における船員の公正な取り扱いに関する両機関の合同特別専門家ワーキンググループの召集時期について合意に至らなかったこと、等の報告があった。

4.1.2 ロッテルダム・ルール

国際海上物品運送法の分野では、ヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルグ・ルールが並存しており、更に米国が独自の国内法改正の検討を行うほか、何らかの形で複数の条約の要素を取り込んだ国内法を制定する国が現れるなど、細分化と多様化の方向

にあった。こうしたなか、国際海上物品運送に関する国際規則の統一、実務と法の見直しなどの問題に対処するため、1996年よりUNCITRAL(国連国際商取引法委員会)を中心に新たな国際規則の検討が開始され、長きに亘る審議の末、「全部または一部が海上運送である国際物品運送契約に関する条約(Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)」が2008年12月の国連総会で採択された。

新条約は2009年9月に行われる署名式典の開催地の名を取り“ロッテルダム・ルール”と称されることとなった。

1. ロッテルダム・ルールの署名

2009年9月23日、ロッテルダムにおいてオランダ政府主催による署名式典が開催された(条約の署名は条約の内容を確認するもので、条約に拘束される意思を示す批准とは異なる)。

署名式典では日本をはじめ多くの国が参加するなか16カ国が署名を行い、その後、2010年度末までに署名国数は21カ国となった。

2010年3月31日現在の署名国、および条約の発効要件は次の通り。

(1) 署名国

アルメニア、カメルーン、コンゴ、デンマーク、フランス、ガボン、ガーナ、ギリシャ、ギニア、マダガスカル、マリ、オランダ、ニジェール、ナイジェリア、ノルウェー、ポーランド、セネガル、スペイン、スイス、トーゴ、米国

(2) 発効要件

20カ国が批准後、1年を経て発効(批准国はまだない)。

2. ロッテルダム・ルールを巡る状況

ロッテルダム・ルールへの対応について関係業界でも検討が行われているが、特に欧州では海運関係団体と荷主団体で大きく見解が分かれている。

(1) 欧州

ICS 等の国際海運団体では、従来の条約に比べて運送人の責任が過重される部分もあるものの全般的には評価できるものであり、また本条約が主要国で批准されなかった場合に、米国、欧州などで独自の地域規則導入の動きが加速し規則の地域的細分化に繋がるとの危機感もあり、国際的に統一した規則が好ましいという観点から早期批准を強く支持している。一方で、欧州の荷主団体およびフォワーダー団体は、荷主側に不利な規定があるとして批准に強く反対している。

(2) 米国

米国では海運団体、荷主団体ともに条約の早期批准を支持している。

(3) アジア

海運および荷主団体のいずれからも公式な賛否は出ていない。

(4) 当協会

現時点でのスタンスとしては、新条約への加入を明確に反対するものではないが、現行規則からの移行については適切なタイミングを見極めることが肝要であり、基本的には、各国・各地域の情勢を注視しつつ慎重に対応していくという状況にある。