

## 問合せ先

海事局総務課危機管理室 芳鐘（下記1.～2.）

海事局総務課国際企画調整室 鈴木（下記3.及び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 43-178 直通番号03-3580-5090（国際企画調整室）

平成23年4月19日

国土交通省

## 国際海事機関(IMO)第98回法律委員会(LEG98)の結果概要について

国際海事機関(IMO)第98回法律委員会(LEG98)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23年4月4日（月）～4月8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）

小塚 莊一郎（学習院大学教授）

鈴木 英実（国土交通省海事局総務課国際企画調整室専門官） ほか

## ■主な結果概要

1. LLMC96

LLMC96 締約国のうちオーストラリア等の20か国が簡易改正手続きに基づき船主の責任制限限度額の引き上げを提案していることから、同手続きに従い次回会期（LEG99）において同提案の本格審議を行うことになっている。LEG98では、次回会期に向けて同提案に関する予備的な議論が行われ、我が国からは、全世界とLLMC96締約国における物価上昇率を示しつつ、前回に引き続き引き上げ幅の検討においては客観的なデータに基づいて行うよう発言を行い、多くの国から賛同を得た。

2. インドネシア提案

洋上油田開発から生ずる油汚染損害についての責任及び補償に関して検討をIMO法律委員会に要請していたインドネシアが、非公式協議グループでの議論の状況を説明し、各国から意見が出さ

れた。我が国からは、同グループの議論の結果が、①適切な国際基準が現在存在しているのか、②提案を正当化する利益があるのか、③提案の内容が IMO の目的の範囲内か、といった問題に答えられておらず、同グループでの更なる議論が必要との主張を行った。LEG98 では、IMO 理事会及び総会において戦略方針の修正が承認されることを条件としつつ、洋上油田開発から生ずる越境油汚染損害に関する責任と補償の問題の分析を行っていくことが、次回会期の議題として認められるとともに、LEG99 開催までの間、非公式協議グループが引き続きこの問題の分析を行っていくことになった。

### 3. 海賊：国内法制の検討

LEG98 では、関水 IMO 海上安全部長から、西インド洋及びアデン湾における海賊対策に関するジブチ行動規範に関する取り組みとして、優良実施事例（ベストマネジメントプラクティス）の推進、証拠収集に関するガイダンスの策定等、IMO 海上安全委員会（MSC）が取り組んでいる事項について説明が行われるとともに、ソマリア沖における海賊に関するコンタクト・グループ（CGPCS）の第2ワーキンググループ（WG2）ではソマリア国内外に海賊に関する法廷を設置することの検討が進められていること等について事務局から報告が行われた。

各国からは、自国における海賊対策の取り組みの紹介が行われたところ、我が国からも、海賊の犯罪化と処罰に関する法制化は国際海運にとって緊急の課題であること、3月のオマーン沖における日本関連船舶に対する海賊事案においては、我が国海賊対処法が国連海洋法条約に基づき船舶の国籍にかかわらず海賊を処罰する旨適切に規定していることにより適切な処理を行うことができたこと、事案解決における関係国の協力に感謝すること等を申し述べた。

また、国連海洋事項海洋法担当部（UN-DOALOS）及び事務局からは、海賊対処に関する国連海洋法条約及び海上航行不法行為防止条約（SUA 条約）上の規定であって各国が国内法化を行うべき規定について解説が行われ、これら解説に係る文書は既存条約に関する各国の条約解釈の権限を拘束するものではないが、海賊対処のための各国法制化に有益であるとして、IMO のサーキュラーとして各国に回章されることになった。一方、ウクライナからは、既存の条約は目的がそれぞれ異なることから、地域的な多国間条約やモデル法の策定を検討すべしとの意見が出されたものの、議場の大勢はそのような新条約の作成は時期尚早であること、作成には多くの時間を要することの意見であった。我が国も、MSC や CGPCS の WG2 で関連事項の検討が行われていることに留意すべきである旨の発言を行った。結果として、同 WG2 における検討と協調していくべく、相互の検討結果について情報交換を行うこととされた。

### 4. 船員の公正な取り扱いについて

イランから、国籍または宗教により船員の上陸が寄港航国から拒否されている事例があるため、寄港国当局は安全の観点から船員の上陸を拒否する必要がある場合は、入港船舶の船長にその理由を開示すべきこと、船員側による反論が認められるべきであることについて提案が行われた。議論の結果、船員の不公正な上陸拒否については懸念を有するものの、イラン提案の検討は IMO 事務局の推奨もあり IMO の簡易化委員会（FAL）で行うべきとの意見が大勢であったため、事務局から本件について FAL に対して本件文書及び報告を送付することとされた。

また、国際海運会議所（ICS）からは、国連海洋法条約（UNCLOS）や海洋汚染防止条約（MARPOL）に基づき、偶発的な汚染事故に関連する船員を沿岸国は拘留すべきでなく、海難発生時における船員の公正な取り扱いに関する IMO/ILO のガイドラインは長期的な船員の拘留を防止すべく国際的に承認された原則を踏まえ作成されたものであるとして、LEG での同見解についての検討を求めた。

各国からは、汚染事故における船員の犯罪化の傾向について懸念が表明され、議論の結果、船員の公正な取り扱いに関して各国は上記ガイドラインを可能なかぎり実施すべきであること、適切な

場合各国はガイドラインに整合するように国内法令を改正すべきことを要請すること等を内容とする IMO 及び ILO 合同作成の総会決議案が文言修正のうえ合意され、第 106 回理事会での承認を経て第 27 回通常総会に提出されることとなった。

■今後の予定

第 99 回法律委員会は 2012 年 4 月に開催され、1996 年の船主責任制限条約(LLMC96)の責任限度額の改正についての正式な議論等が行われる予定。