

4. 法務保険

4・1 国際条約関連

4・1・1 HNS条約の2010年議定書

HNS 条約(危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約)の改正議定書案採択のための外交会議が、平成 22(2010)年 4 月 23 日から 30 日にかけてロンドンの国際海事機関(IMO)本部で開催され「HNS 条約の 2010 年議定書」が採択された。

1. HNS 条約改正に至る経緯

HNS 条約は、危険物質および有害物質の海上輸送から生じる損害について、“船主責任”および貨物受取人等により抛棄される“HNS 基金”の 2 層による損害賠償および補償を規定している。

同条約は平成 8(1996)年に IMO で採択された後、条約批准促進に向け様々な取組みがなされてきたが発効には至っていなかった。こうしたなか平成 19(2007)年 10 月の国際油濁補償基金総会の下に「HNS フォーカス・グループ」が設置され、条約批准の阻害要因として特定された次の 3 つの問題点を中心に条約改正を見据えた検討が開始された。

- ① 受取人の定義(梱包貨物の受取人)
- ② LNG 会計への年次抛棄
- ③ 抛出貨物の未報告

HNS フォーカス・グループでの検討の後、平成 20(2008)年 10 月の第 94 回 IMO 法律委員会で
の審議を経て、平成 21(2009)年 4 月の第 95 回法律委員会でいくつかの未決事項を含めた改正
議定書案が取り纏められた。

外交会議は、これまで検討されてきた改正議定書案を最終化・採択するもので、日本をはじめ 79
カ国、オブザーバーとして ICS、国際 P&I グループ(IG)、万国海法会(CMI)等が参加した。

会議では議長にモロッコのラーラ・ジュマラ・アラウイ王妃を、また全体会議の議長にカナダのアル
フレッド・ポップ氏を選出し審議に入った。

2. 外交会議での主な審議

(1) 受取人の定義(梱包貨物の受取人)

梱包貨物については、輸送単位が小さいものの件数が膨大になり受取事業者の数も多く受取量の把握が困難であることから、これまでの審議で、梱包貨物については HNS 基金算定の基礎となる受取量には算入しないこととされた。一方で梱包貨物による損害は引き続き基金による補償の対象としており、実質的にバルク貨物受取人が梱包貨物の損害へも拠出を行うこととなることから、この追加負担分を相殺するために梱包貨物に限り船主責任限度額を“穏当な(modest)範囲”で上方修正する妥協案がまとめられ、具体的な数字は外交会議で決定されることとなっていた。

本件の審議にあたり、IG からは、仮に HNS 条約が発効したと想定した場合での平成 14(2002)年から平成 22(2010)年の間における HNS 条約対象事故に関する統計データが提出された。

それによると HNS 貨物に係る事故件数 192 件中、船主責任限度額を超えるものは 3 件で、また総額では 1 億 8,270 万 SDR(約 255 億 7,800 万円)のうち、船主責任が 1 億 5,280 万 SDR(約 213 億 9,200 万円)、HNS 基金が 2,990 万 SDR(約 41 億 8,600 万円)であり、殆どが現行 HNS 条約における船主責任限度額の範囲内で収まっているとの報告があった。更に、事故を起した船舶をトン数別にみると、2,000G/T 以下が 15%、2,000G/T~10,000G/T が 53%、10,000G/T 以上が 32%であり、トン数による潜在的リスクに差は生じていないとして、小型船舶により高い引き上げ幅を設定しようとする見解を牽制した。また、ICS からは、船主と受取人の責任分担の概念からして基金の拠出が全く生じないような改正には疑問を呈するとともに、IG のデータが示す通り過去に甚大な被害は生じていないとして船主責任限度額の引き上げは小幅なものとするべきことを主張した。

引き続き行われた審議では、引き上げについて 0%(そもそも引き上げは不要とする国)から 50%の間で各国より様々な数字が提案されたが、同時に多くの国が柔軟な姿勢を表した。また、小型船舶についてより高い引き上げ幅を設定することについては一部の国より支持があったものの差異を設けるべきではないとする国が大勢であった。

なお、日本政府は引き上げ幅について 10%を提案した国に同意を示すとともに、船舶のトン数により差異を設けることには合理的な理由がないとして反対を表明した。

全体としては 10%~15%を支持する国が多数を占めたが、その主な理由としては次の通り。

- ・本件は船主責任限度額の引き上げを意図するというより、バルク貨物受取人の追加負担分とのバランスを取ることが目的である。
- ・IG のデータを踏まえると大幅な船主責任限度額の引き上げは不要。
- ・船主責任限度額の引き上げは船主と貨物受取人の責任分担の原則を維持するためのもので、基金が全く発動しないような引き上げとすべきではない。
- ・合理性を欠く高い引き上げでは保険マーケットを歪める。

一方で 50%を主張する国(独、加、仏)は、現行 HNS 条約が批准されてから 14 年が経過したことを鑑みより大幅な引き上げが適当と主張した。

最終的には議長より全体の審議を踏まえ、船舶のトン数にかかわらず 15%の引き上げとする議長案が示され、大勢の支持を得て合意された。

これにより、船主の責任限度額は次の通りとなる(議定書第 7 条)。

- ・梱包貨物以外:総トン数に応じて 1,000 万 SDR(約 14 億円)~1 億 SDR(約 140 億円)
 - ・梱包貨物:総トン数に応じて 1,150 万 SDR(約 16 億 1,000 万円)~1 億 1,500 万 SDR(約 161 億円)
- 注)1SDR=140 円として算出

(2) LNG 会計への年次拠出

現行条約では、LNG 会計は他の会計と異なり荷揚直前の権原者が基金への拠出者となっているが、拠出者(権原者)が条約の非当事国にのみ存在する場合、拠出者が支払いを怠ったとき拠出を強制できないことが問題となっていた。これまでの審議で、LNG 会計についても他の会計と同様に受取人を拠出者とするが、権原者と受取人の合意があれば権原者が拠出することも可能とする。但し、合意があるにもかかわらず権原者が拠出を行わないときは受取人が拠出を行うとする改正案が承認された。

(3) 拠出貨物の未報告

締約国の義務である拠出貨物受取量の報告がないと各拠出者の負担割合が確定できず基金が機能しないことが問題となっていた。これまでの審議で、条約に加盟しながら拠出貨物量の報告がない国については、報告を行うまでは人損を除き基金による補償は行わないとする改正案が承認された。

(4) HNS 物質の定義

HNS 条約の対象物質は個別に列挙するのではなく他の条約およびコードから引用されている。平成 8(1996)年の条約採択の外交会議において危険性の低い物質(石炭、木材チップ魚粉等)は条約の対象物質から適用外とされていた。このため IMDG コード(国際海上危険物規則)の対象外である上記物質が将来の改正により対象物質となる可能性を排除するため、IMDG コードは平成 8(1996)年の条約採択時のものと明記することが合意されていたが、これまでの審議で、バハマより適切で公正な補償を確保するため、同コードは現在発効しているものとすべきと提案されてきたが、本件は平成 8(1996)年当時にも対象物質を巡る議論の中で激しい議論が行われた末に妥協が図られたものとの見解が大勢を占め、現行テキスト案が維持されてきた。

今回の外交会議でも、バハマ/マーシャル諸島より再度同様の提案があったが、大勢は現行規定の維持を支持したため受け入れられなかった。

(5) 決議

議定書案の採択にあたり、次の決議が合意された。

- ・HNS 基金の設立 (Setting up of the HNS Fund)
- ・技術的協力の促進 (Promotion of technical cooperation and assistance)
- ・二つの条約体制が衝突する状況の回避 (Avoidance of a situation in which two conflicting treaty regimes are operational)
- ・2010 年 HNS 議定書の履行 (Implementation of the 2010 HNS Protocol)

4.1.2 1996年海事債権責任制限条約の改正案

船舶の運航により人損や物損などの損害が発生した場合、船舶所有者等の責任を当該船舶の総トン数に応じて一定金額に制限できる制度が国際的に広く採用されている。日本は最も責任限度額の高い“1976年海事債権責任制限条約の96年改正議定書(96LLMC)”の締約国である。

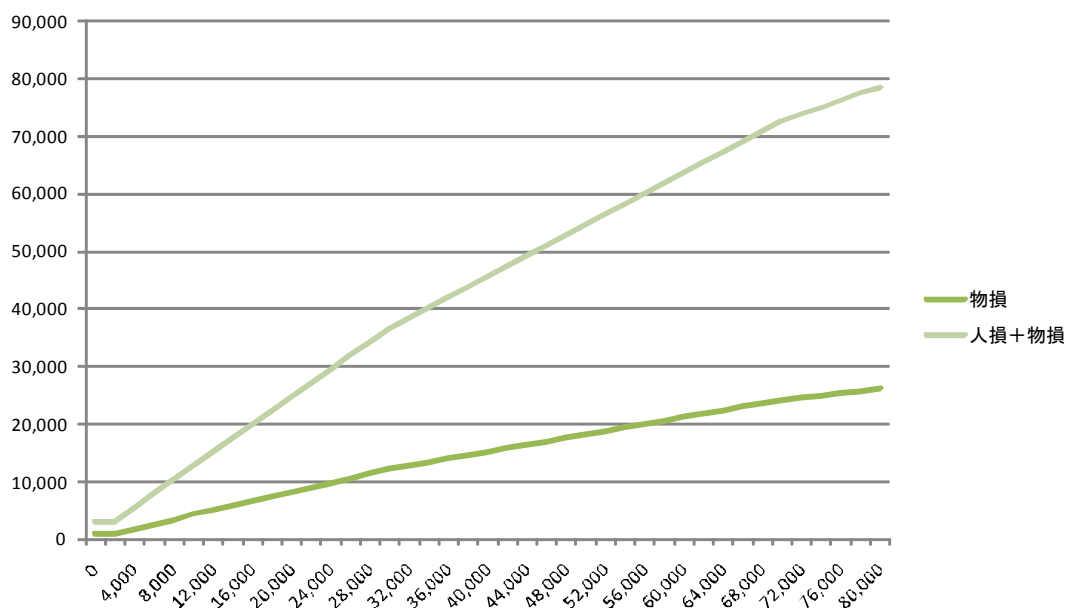
【96LLMC の責任限度額】

(物損)

トン数区分(総トン数)	責任限度額
～ 2,000	100万SDR
2,001 ～ 30,000	400SDR /トン
30,001 ～ 70,000	300SDR /トン
70,001 ～	200SDR /トン

(人損)

トン数区分(総トン数)	責任限度額
～ 2,000	200万SDR
2,001 ～ 30,000	800SDR /トン
30,001 ～ 70,000	600SDR /トン
70,001 ～	400SDR /トン



1. 改正案の背景

平成 21 (2009) 年 3 月、豪州クイーンズランド沖で一般貨物船 Pacific Adventurer 号(香港籍、13,000 総トン)から船舶燃料油 270 トンが流出する事故が発生、それによる汚染被害額は 96LLMC の責任限度額を大幅に上回るものとなった。同事故を受け、平成 22 (2010) 年 11 月、豪州を始め 20 カ国が 96LLMC の簡易改正手続きに基づき、限度額の引き上げ案を LEG に提出した。同案では規定上現行の約 2.3 倍(96 年から 11 年まで年複利 6%で計算)の引き上げが可能と説明している。

2. 第 97 回 IMO 法律委員会

規定により改正案の正式な審議は、IMO 事務局が IMO 加盟国および 96LLMC 締約国へ提案を送付後 6 カ月を経た IMO 法律委員会で行われることとなっている。このため、平成 22(2010)年 11 月の第 97 回法律委員会では結論を導くものではなく予備的な意見交換との位置付けで審議が進められ、同提案が幅広く支持を集める結果となったが、一方で限度額の引き上げ幅と範囲については、適切なデータを踏まえて慎重な検討が必要とする見解も多くみられた。

こうしたなか日本からは、国内で同様の問題が生じていることも踏まえ、豪州が提案に至った経緯には理解を示す一方で、燃料油被害に端を発した提案により、自動的に 96LLMC で規定する全債権の限度額(人損、物損、客船)が引き上げられることは問題の対処としては適切ではなく同案は支持出来ないとした上で、大幅な引き上げにより 96LLMC 未加盟国の批准を妨げることになるとの懸念を示し、仮に引き上げを行う場合にも信頼性のあるデータに基づき慎重な検討が必要と指摘した。また ICS からは、今後引き上げ議論には真摯に対応していくが、簡易改正手続で定められる「事故の経験」、「損害の額」、「貨幣価の変動」および「保険費用」を十分に考慮すべきと主張、IG が提出したクレームデータでは 99%のクレームが現行の限度額内で収まっている点を改めて指摘した。

【簡易改正までの流れ】

