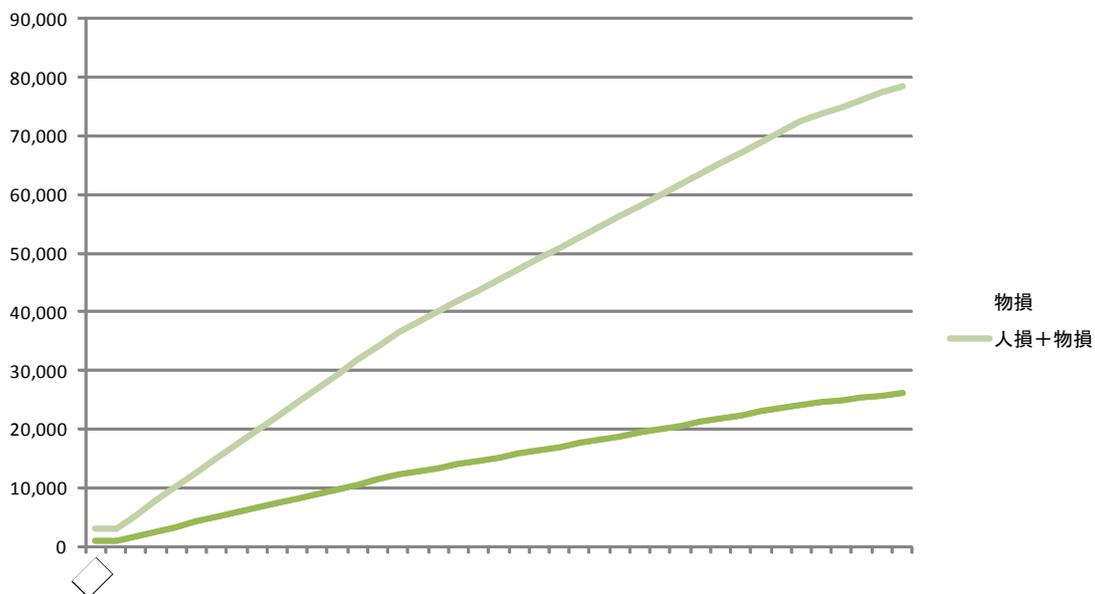


4・1 国際条約関連

4・1・1 1996年海事債権責任制限条約の改正案

海難による人損や物損など船舶の運航により生じた損害に対して船主等が賠償責任を負う場合、当該船舶のトン数に応じて自己の責任を一定の限度額に制限できる“船主責任制限制度”が広く各国で採用されている。現在、日本は船主責任制限条約の1996年議定書(96LLMC)の締約国であり、国内法として「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」を制定している。



1. 責任限度額の改正提案

平成22(2010)年11月、豪州をはじめ20カ国が共同提案の形で96LLMCの責任限度額の改正提案をIMOに提出した。この改正提案は、平成21(2009)年3月、豪州の沖合で発生した香港籍貨物船Pacific Adventurer号(18,391総トン)の燃料油流出事故により、限度額を大幅に超える被害が発生したことが契機となり提出されたものである。提案では96LLMC採択時からのコスト上昇分と将来の上昇レベルを反映させるとともに、被害者が適切な補償を得られるようにすべきと主張している。

2. IMO法律委員会での議論

限度額の改正は、提案提出後6カ月を経た後のIMO法律委員会で審議されることが規定

されているため、正式な審議が行われるのは平成 24(2012)年 4 月の第 99 回委員会となっている。これに先立ち平成 22(2010)年 11 月および平成 23(2011)年 4 月に開催された同委員会では、予備的な議論という位置付けで審議が行われた結果、詳細について十分な検証が必要としながらも改正提案が幅広い支持を集めることとなった。

これら議論の流れや共同提案国数から考えて、限度額の改正は避けられない見通しだが、どの程度まで引上げるかについては各国の意見は一致を見ていない。規定上は平成 8(1996)年から年 6%の複利で計算を行った額が最大の引き上げ幅とされており、大幅な引き上げを支持する国があったが、これに対して日本は、引き上げ幅については信頼できる統計に基づいた適切な評価を行い注意深く検討することが必要との見解を示してきた。

3. 日本の対応案の検討

当協会は、第 99 回委員会での正式審議に向けて国交省との間で日本の対応案について検討を行い、出来る限り客観的なデータに基づく提案を示すことが必要との認識の下、締約国の平均インフレ率を基にした提案を行うこととした。