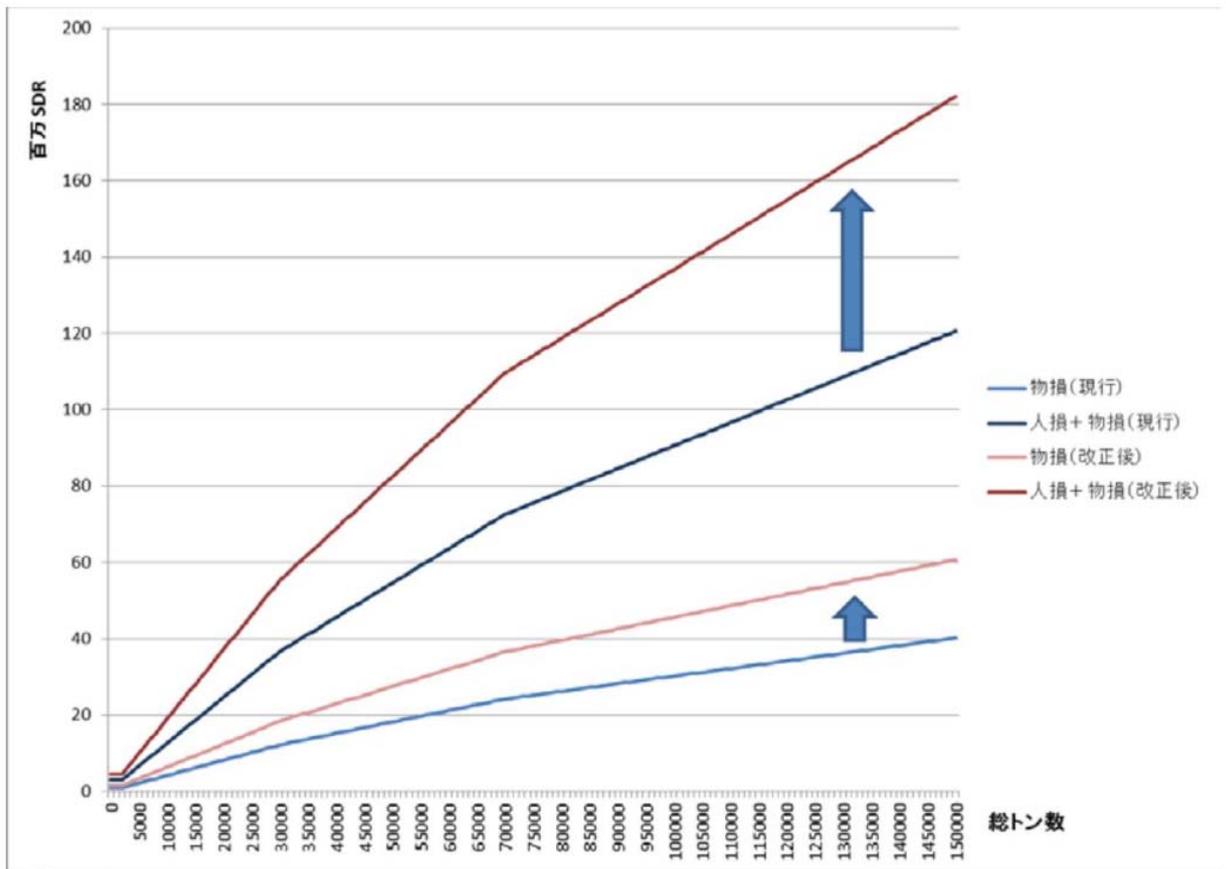


4.1 国際条約関連

4.1.1 1996年海事債権責任制限条約の改正

IMO 第 99 回法律委員会(LEG99)が平成 24(2012)年 4 月 16 日から 20 日までロンドンの IMO 本部で開催され、「1996 年の海事債権についての責任の制限に関する条約(96LLMC)」の責任限度額の見直しについて審議が行われた結果、日本が LEG99 へ提出した穏当な引き上げ提案のコンセプトが支持を集め、現行の責任限度額を 51%引き上げる改正案が採択された。



上記改正は 6 月 8 日付けで締約国に通告されているため、平成 25(2013)年 12 月 8 日までに採択時の締約国の 4 分の 1 以上の国が IMO 事務局長に対してこの改正を受諾しない旨の通知を行わない限り、平成 27(2015)年 6 月 8 日にこの責任制限限度額の改正が効力を生ずることになる。

(1)背景と経緯

船舶所有者等には、古くから海難事故から生ずる海事債権について一定額に責任を制限する制度が存在しており、この制度を統一するために策定されたのが海事債権責任制限条約である。この条約の責任限度額は船舶のトン数に応じて逡増する金額により定められている。

平成 21(2009)年 3 月にオーストラリア沖合で発生した船舶燃料油流出事故により責任限度額を大幅に超える被害が発生したことを契機として、平成 22(2010)年 11 月 10 日、96LLMC 締約国のうち 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。同提案を受け、IMO 事務局は平成 22(2010)年 12 月 6 日に IMO 加盟国及び 96LLMC 締約国すべてに改正案を送付した。

改正手続規定により、改正案は送付日から 6 カ月以上経過した後に開催される LEG にて審議されることとなっているため、公式な審議が行われるのは平成 24(2012)年 4 月の LEG99 となっていた。これに先立ち開催された LEG97(平成 22(2010)年 11 月)及び LEG98(平成 23(2011)年 4 月)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案が幅広い支持を集めることとなった。

(2)LEG99 での審議

LEG99 での審議にあたり国土交通省と当協会は日本の対応案について検討を行い、引き上げ自体が不可避の状況下で出来る限り客観的なデータに基づく穏当な引き上げ提案を示すことが必要との認識の下、平成 8(1996)年から平成 22(2010)年における締約国の貨幣価値の変動(インフレ率)に基づき引き上げ幅は最大で 45%増(1996 年から年率 2.7%増)とする日本政府としての提案文書を LEG99 へ提出した。また、ICS 及び国際 P&I グループからも日本提案を支持する共同文書が提出された。

一方、豪州は自国で起きた船舶燃料油流出事故による甚大な被害に鑑み、限度額を超えた事故では被害者が十分な補償が得られず、また沿岸国が過大な財政負担を負うことは受け入れられないとして、規定上許容される最大限の引き上げを行うべきとする提案文書を提出した。同案では平成 8(1996)年から平成 24(2012)年までの間で年 6%の複利で計算を行った額として 147%増(現行の約 2.5 倍)が必要としていた。

議場では両国提案を基に審議が行われた結果、日本提案が締約国及び非締約国も含め多くの国から支持を得た。但し、日本提案を支持する国においても算定上の期日は平成 8(1996)年 10 月(96LLMC の採択時)から平成 24(2012)年 4 月(今回の改正採択時)とする意見が大勢であったことから、日本の算出方式を上記期間(15 年 6 カ月間)に当てはめた 51%増という数値で決着を見た。**【資料 4-1-1-1】**