

4・1 船主責任に関する条約等

船舶所有者等に対しては古くより船主責任制限制度が導入されており、現在は国際海事機関（IMO）において「1996 年の海事債権についての責任の制限に関する条約（LLMC96）」が制定され、本制度の統一化が図られている。LLMC96 で規定する責任制限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おり、わが国をはじめ世界各国において採用されている。この他、タンカーの積荷（原油・重油）等による「1969 年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約を改正する 1992 年の議定書（CLC）」、タンカー以外の船舶からの燃料油濁に対する「2001 年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（バンカー条約）」等のいわゆる IMO 責任制限諸条約が制定されており、これら条約もわが国をはじめ世界各国が採用している。

船主責任制限限度額の改正を決定するにあたり、IMO 責任制限諸条約には「事故の経験（特に損害額）」、「貨幣価値の変動」と「保険費用への影響」を考慮する旨規定されている。その客観的かつ透明性ある評価手法の策定が提案されたことを受け、IMO の第 107 回法律委員会会合（LEG107／2020 年 11 月）から検討に着手した。その後、LEG110（2023 年 3 月）では、作業範囲と検討事項のリストを示した原則と方針“Principle and Policy”が最終化されるとともに、日本を調整役とした公式コレスポンデント・グループ（CG）の設置が合意され、CG が具体的な手法の策定について引き続き検討することとなった。LEG111（2024 年 4 月）では、日本が CG の検討結果と評価手法案を提出し、作業部会（WG）の中で最終化に向けた協議が行われた。その結果、CG が提出した案から特段大きな修正はなく最終化され、プレナリーで承認されたことから一連の作業は終了した。評価手法には、「評価手法の適用機会」、「事故の内容および損害額に係る情報収集と報告方法」や「貨幣価値の変動に関する分析手法」等が盛り込まれている。なお、保険費用への影響については、事故発生頻度や規模の他、再保険等様々な要素が関係するため限度額改正の影響だけを抽出することは極めて困難との認識が共有され、評価手法の策定対象とはならなかった。