

4・1 船主責任制限制度

船舶所有者等に対しては古くより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海事債権責任制限条約が策定された。こ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おり、わが国をはじめ世界各国において採用されている。しかしながら昨今、欧州地域において、既存の船主責任制限制度を脅かす判決や国内法が制定される動きがあるため（詳細は船協海運年報2016「4・5」参照）、国際油濁補償基金（IOPCF）や国際海運会議所（ICS）の会合では参加者から強い懸念が示されている。これらを含め、関係の国際会議等における審議の様子は以下の通りである。

1. 条約の首尾一貫した適用

(1)2017 年 4 月 IOPCF 会合

ICS と国際 P&I グループ（IG）は 2016 年 4 月および 10 月の IOPCF 会合における Prestige 号のスペイン最高裁判決を巡る審議や環境損害賠償に関するフランス国内法制定を踏まえ、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）の責任制限および責任集中の規定に関して、加盟国の裁判所が条約と矛盾した判決や国内法を制定する動きがあるという懸念を表明した。これらは船主/保険者への影響のみならず、条約により確立された油濁補償システム全体に損害を与える可能性があるとして、加盟国における条約の首尾一貫した適用の重要性を改めて訴えたとともに IOPCF に対して問題の更なる研究と、対処可能な措置の検討を提案した。

これに対して多くの加盟国からは問題の重要性が共有された。また今後の検討についても解釈は締約国の裁判所に委ねられているため IOPCF として出来ることは制限されているという意見が出たものの、全般的には検討に対して肯定的な意見が多数となった。一方でスペインおよびフランスは、IOPCF は加盟国の裁判所の判決を審議する場ではなく、またその様な権能も有さないとして提案を強く批判した。

審議の結果、上記 2 カ国以外から提案は幅広く支持を得たものの、進め方については様々な意見が出されたため、最終的に IOPCF 事務局長が条約の首尾一貫した適用をどのように促進していくか、考えうる複数のオプションを用意し次回 10 月の IOPCF 会合で改めて検討することとなった。

また本会合ではフランス政府代表より、国内法の規定と条約の規定が抵触する場合は条約が優先するとの発言がなされ議事録にも残された。これにより公の場で確認が取れたためフランス国内法の適用範囲が明確になるとともに、今後、他国で同様の事態が生じた場合にも役立つことが期待される。

(2)2017 年 10 月 IOPCF 会合

前回会合で IOPCF 事務局長が条約の首尾一貫した適用に関する複数オプションを提出し、どのオプションが利用可能か検討を行うための文章を作成することとなったため、今次会合にあたり同事務局長は国際海事機関（IMO）法務部、共同提案者の ICS および IG と協議したうえ提案文書を作成した。提案されたオプションは以下の通りである。

- ①IOPCF によるガイダンス文書
- ②IOPCF 総会による決議
- ③IMO 法律委員会 (LEG) または総会による決議
- ④油濁補償 2 条約の改正
- ⑤アウトリーチ活動 (ワークショップ等の啓蒙活動強化)
- ⑥セルフチェックリスト、IMO による監査等 (実施に係るサポート手段)

上記オプションに関する審議では、⑤および⑥について多数の国から賛同を得た一方、④については法的拘束力が増すものの、他の論点に関する条約改正に波及する懸念があるとともに他と比べて実現性に乏しいとして支持する国は少なかった。①～③については夫々が排他的ではないとする意見とともに、まずは IMO LEG に委託して進めることが最も適当であるとする意見が多数となった。わが国政府からは条約の解釈は加盟国の裁判所に委ねられているため統一的な解釈には限界はあると断った上で、それでも加盟国が問題解決に向け探求していくことが重要として①～③の手法を支持し、とりわけ IMO に委託することが有益であると主張した。一方でスペインおよびフランスをはじめ複数国から手続上の問題等強い反論があった結果、①～③を進めていくことについて IOPCF としてのコンセンサスを形成するには至らなかった。このためオプションに関する審議がこれ以上進展することはないとみられているが、次回以降の IOPCF 会合において加盟国から新たな文書が提出されれば更なる審議が行われる余地は残されている。

この他、2017 年 11 月にはスペインのラ・コルーニャ地裁でプレスティージ号事故に対し民事責任を負う損害額が 16 億ユーロ超におよぶとの判決が下された。この中には、補償対象外である純粋環境損害および道徳的損害が含まれており、これらを差し引いても IOPCF が算定した補償額を大幅に上回っているため IOPCF は既に最高裁に上訴しており、2018 年後半には判決が下される予定である。なお、本判決を巡る問題点に関しては 2018 年 4 月 IOPCF 会合で審議される予定である。

2. CLC および HNS 条約証書の発行権限の委譲

フランス政府は 2015 年 4 月の IMO LEG において、CLC および 1996 年の危険物質及び有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任及び補償に関する国際条約を改正する 2010 年の議定書 (HNS 条約) は他の IMO 責任条約と異なり、条約証書の発行権限の委譲に関する明文の規定がないので、証書の発給権限委任の可否について議論を提起したが継続審議となった。そのため 2016 年 4 月の IMO LEG においてフランスから条約証書発行業務の事務負担軽減に資するため、締約国が認定する機関に証書発行権限の委譲を可能とさせる提案があり、その手続きを定めた総会決議案が提示された。審議の結果、総会決議による解決が支持を得ることとなり、提案国のフランスをコーディネーターとするコレスポndenシスグループ (CG) で総会決議案を再検証することとなった。2017 年 4 月に開催された IMO LEG では、CG から提出された決議案が会期中に設置された Drafting Group による修正を経て、総会決議案として了承された。その後 2017 年 11 月の IMO 理事会/総会で諮られ同案は了承された。