

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。

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に対して関係者から懸念が示されている他、わが国未批准の国際海事機関(IMO)民事責任諸条約も検討状況等が注目されている。これらを含め、2018 年度における関係諸会議の審議の模様などは以下の通りである。

1. IMO 条約に基づく責任を制限する船主の権利を否定する基準に関する統一解釈

近年、Prestige 号油濁事故のスペイン最高裁において船主と保険者の責任を制限する権利を否定する判決が下されたことなどに端を発し、国際油濁補償基金(IOPCF)会合で条約の首尾一貫した適用、統一的な解釈の重要性を巡り議論が繰り広げられてきたが、今後の取り組み方について結論を得るには至らなかった(詳細は船協海運年報 2017「4・1」参照)。このため、本件の重要性を訴えていた国際海運会議所(ICS)と国際 P&I グループ(IG)は本件を法律委員会(LEG)の場に移して再提起することとし、2019 年 3 月に開催された第 106 回 IMO LEG(LEG106)においてギリシャおよびマーシャル諸島を共同提案国に迎え「IMO 条約に基づく責任を制限する船主の権利を否定する基準に関する統一解釈」を LEG の新たな議題に追加することを提案した。

同提案は IMO 責任諸条約が作成された経緯および背景を踏まえ、同諸条約の根幹を成す原則、特に責任制限の権利について再確認することを目的としている。ひいては、締約国の関係者(規制当局、法令立案者、裁判所等)の理解醸成に資することが期待される。

同案についてスペインおよびフランスから、条約の統一解釈は技術分野には相応しいが責任分野に用いるのは適さず、また締約国裁判所の裁量に委ねられるべきと反論があり、更にスペインは統一解釈に限定せず、現行の責任補償制度に関する全てのオプションを審議対象とする旨主張した。これに対し大多数の国は同制度の長期的な持続可能性の観点から統一解釈に関する共通理解を醸成することは有意義である等として提案を支持した。審議の結果、本提案は幅広い支持を得て 2020 年から 2021 年の LEG の議題に追加することが了承された。今後は IG をコーディネーターとするコレスポンドンスグループ(CG)で、次回 LEG に向けた審議を進めることとなった。

この他、Prestige 号油濁事故について 2016 年 1 月にスペイン最高裁は、下級審の判決を無効とし、船主と船長に無謀行為があったとして 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)の責任制限の権利を否定、また保険者の責任制限の権利も否定し保険者に対して同国国内法の規定に従い保険契約上限額(10 億米ドル)までの民事責任を課した他、IOPCF に対しては 1971 年の油による汚染損害の補償のための国際基金設立に関する国際条約を改正する 1992 年の議定書(FC)に定める

限度額までの民事責任を負うとする判決を下した。

2017 年 11 月には、ラ・コルーニャ地裁が同事故の損害額を約 16 億 5,256 万ユーロに及ぶとの判断を下したが、92 年基金を含む関係者が総額の明確化と訂正を求めた結果、2018 年 1 月に約 16 億 4,825 万ユーロへと減額した。但し、92 年基金は地裁の判断が基金の査定基準に沿っていないこと、条約の補償範囲となっていない純粋環境損害や精神的損害までが加味されているなどとして最高裁へ上告を行った。

2018 年 12 月にスペイン最高裁は同事故の損害額について判決を下した後に金額を 2 回修正し、損害額を約 14 億 3,908 万ユーロ(損害額 8 億 8,498 万ユーロ+純粋環境損害および精神的損害 5 億 5,410 万ユーロ)であるとした。92 年基金は損害額のみに関し責任を負う一方、船主と保険者(ロンドンクラブ)は純粋環境損害と精神的損害を含む全ての損害に関し責任を負い、保険契約上限額の 10 億米ドルまでの支払を命じられた。また認められた損害額の内訳は以下の通りとなった。

スペイン政府:13 億 5,714 万ユーロ(損害額 8 億 304 万ユーロ、純粋環境損害および精神的損害 5 億 5,410 万ユーロ)

フランス政府:6,750 万ユーロ

個人請求者:1,444 万ユーロ(スペイン:933 万ユーロ、フランス:511 万ユーロ)

2. HNS 条約

1996 年に採択された「1996 年の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」はコンテナ輸送船、Ro-Ro 船等で運ばれる梱包された条約の対象貨物について、同貨物の受取人および受取量等の特定ならびに報告を規定していたが困難であるとの認識から、各国で批准が進まなかった。その後上記貨物を基金への抛出貨物の対象から除外するなど、条約締結を促進するための改正議定書案が 2007 年から検討され、2010 年に「1996 年の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を改正する 2010 年議定書(HNS 条約)」が採択され現在の形となった。しかしながら依然各国の批准は進まないため、2014 年 4 月の第 101 回 IMO LEG において HNS 条約に関する CG が設置され、発効促進に向けた検討が行われた(CG は 2017 年に全ての役割を終えたため解散)。

2018 年 4 月に開催された第 105 回 IMO LEG(LEG105)では、審議に先立ちカナダより HNS 条約の批准が報告され、トルコは議場で IMO 事務局長に批准書を寄託した。また、欧州理事会が 2017 年 4 月 25 日に加盟国に対し 2021 年 5 月 6 日迄に条約の批准を求める決定(Council Decision)を採択したこと等も報告された。LEG 105 が終了した翌日からは同条約の批准促進を目的としたワークショップ(WS)が開催され、40 カ国以上の政府および関係団体などが参加した。WS では関係者によるプレゼンテーションが行われ、受取貨物の報告システム、条約の対象となる事故発生時に想定される死傷者数や損害額等のシミュレーションなどについて紹介された。

2019 年 3 月に開催された LEG106 では、2018 年 6 月にデンマークが批准したことにより締約国が 4 カ国となったことおよび全ての批准国は船腹量が 200 万総トン以上のため発効に残り 8 カ国の批准が必要である旨等の報告が行われた。またカナダからは、他国の参考に資す

ることを目的に貨物報告など自国での経験に基づき実際に直面した多くの課題に対する解決策が紹介された。

発効要件と2019年3月末の状況(以下の要件充足から18カ月後に発効)

- ・12カ国の批准(200万総トン以上の船舶保有国を4カ国以上含む)
→ 4カ国はいずれも200万総トン以上の船舶保有国
- ・批准国合計で抛出貨物4,000万トン以上(一般会計貨物)の受取報告
→ 4カ国合計で要件の75%の抛出貨物の受取を報告

民間の関係団体ではIG、ICS、欧州船主協会、ボルチック国際海運協議会およびアジア船主協会で構成するHNS条約に係る民間連絡グループが批准促進に向けた活動を行っており、その一環としてIOPCFの抛出上位10カ国およびドイツ、中国に対し、批准に関する国内での進捗状況について質問状を送付した。

一方わが国でも産官学をメンバーとする「2010年HNS条約の国内法制化に関する検討委員会(事務局:日本海事センター)」が2017年度に設置されて以来、複数回にわたり国内法制化の是非等について検討が行われた。2018年度も引き続き同委員会にて検討が行われたが、2018年8月の会合において荷主団体から新たな経済的負担等を理由に慎重な意見が相次いだことから、当面の間検討を進めることは見合わせる事となった。但し、委員会自体は情報共有の場および今後条約批准の機運が高まった場合に再検討できるよう、存続することが了承された。

3. バンカー条約およびナイロビ条約

わが国は既に発効している「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)」および「2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約(ナイロビ条約)」を批准していないが、燃料油による汚染損害および難破物の除去費用については、船舶油濁損害賠償保障法(油賠法)で独自に外航船舶に対する保険付保を義務付けている。

一方、条約に規定のある保険者への直接請求権および裁判判決の相互承認は措置しておらず、近年保険者が船舶所有者等との契約に基づく免責を主張して被害者への補償を拒む事例が発生している。そのため国土交通省は被害者保護の観点から補償を確実なものとするよう両条約の批准を検討しており、2018年8月産官学による「バンカー条約及び難破物除去ナイロビ条約の国内法制化に関する検討委員会(事務局:日本海事センター)」を設置し、検討を行った。同委員会開催に先立ち、国土交通省は内航船舶等における責任限度額以上の保険加入率を調査したところ、2004年の調査と比べ加入率が9割を超えていることが判明した。この他、両条約で規定されている保険者への直接請求権およびバンカー条約に既定の裁判判決の相互承認について、両条約の締約国数が相当程度*増加していることから、規定による被害者補償の実効性が高まっていることも判明した。以上の事実も踏まえ検討した結果、内航海運等関係業界に対して過度な負担とはならないことが判明したため、油賠法の一部改正を通じて国内法制化を進めていくことが委員会では了承された。

※バンカー条約: 締約国 88 カ国、全世界船腹量の 92.62%。

ナイロビ条約: 同 41 カ国、 同 72.41%。

何れも 2018 年 7 月現在

その後国土交通省は国内法制化(油賠法改正)を進め、2019 年 3 月 8 日付で「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」が閣議決定され、国会で審議されることとなった。今後、2019 年通常国会会期中に油賠法改正案の審議および両条約批准の承認を得る手続きが進められ、年内の政省令整備ならびに IMO への加入書寄託が行われる予定となっている。また、両条約は発効済のため寄託後 3 カ月で効力が生じることから、2019 年度末までに法律の施行が見込まれている。

4. 自動運航船

2017 年 6 月に開催された第 98 回 IMO 海上安全委員会(MSC)において自動運航船の安全に関する検討を開始することが合意されて以降、MSC は所管する規則の見直しを進めており、LEG においても 2018 年 4 月に開催された LEG105 において所管する規則の整理と分類を LEG の作業計画(議題)に追加することがカナダ等から共同提案として提出された(以下は提案された内容)。

- 無人運航を妨げる条約の規定を特定
- 無人運航に適用されない条約の規定を特定
- 無人運航を妨げるものではないが、無人運航のために改訂の必要がある条約の規定を特定
- 既存の規制枠組み中で取り組むべき他の隔たりを特定

同提案については審議の結果、作業計画に追加することが幅広く支持され、2022 年までに結論を得ることを目途に LEG の作業計画(議題)に追加することが了承された。

2019 年 3 月に開催された LEG 106 では、MSC で既に合意している見直し手法をベースに LEG でも作業を進めることが了承された。具体的には対象条約、枠組み、方法論および作業計画等について概要以下の通りとなった。

①対象条約

CLC、FC 等 LEG で採択された条約のうち、近く発効が見込まれる条約や改正前の条約も含む。また、他の IMO 委員会と共管の条約、他の国際機関と共管の条約も含む。一方、国連海洋法条約および 2006 年 ILO 海上労働条約は対象外とする。

②枠組み

MSC で策定された目的、用語集、自動化の程度を採用し、必要に応じ LEG 関連条約の特殊性を踏まえ調整する。また自動化の程度は次の 4 段階となる。

第 1 段階: 船上での意思決定支援を行う船舶

第 2 段階: 船員が乗船する遠隔操作船

第 3 段階: 船員が乗船しない遠隔操作船

第 4 段階: 完全な自動運航船

③方法論

MSC で策定された以下 2 段階のアプローチを採用する。

第 1 段階: 自動運航船に適用される規定の中から、運航を妨げる若しくは修正や確認が必要な規定を特定。

第 2 段階: 自動運航船の運航を実現するために必要な条約の改正、新規策定等の具体的な方策を検討。

④作業計画

方法論の第 1 段階および第 2 段階の順にアプローチを行い、次回 LEG までに作業を完了させた上で 2020 年春開催予定の次回 LEG で報告を行う。LEG 所管の規則見直しについては有志国が分担することとなり、日本は CLC の初期レビューを担当する。また関心国およびオブザーバー機関は各国のレビューに対して IMO の web にある全世界的な統合海運情報システム (GISIS) を通じてコメントする機会を設ける。