

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等に対して関係者から懸念が示されている他、昨年度わが国政府は未批准の国際海事機関(IMO)民事責任諸条約を複数批准する方向で検討を進めることとなったため、その動向が注目されている。これらを含め、2019年度における主な議題の検討状況等は以下の通りである。

4.1.1 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

2016年のPrestige号油濁事故に関するスペイン最高裁判決等を契機として国際油濁補償基金(IOPCF)会合で検討が続けられていた条約の統一的解釈の重要性を巡る議論が物別れに終わったため、国際海運会議所(ICS)および国際P&Iグループ(IG)等はIMO法律委員会(LEG)に場を移して問題を再提起し、2019年3月に開催された第106回IMO LEG(LEG106)において「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」を新たな議題に追加することを提案、議論の結果同提案は了承された(詳細は船協海運年報2018「4.1.1」参照)。

LEG106終了後はICS・IGが中心となりLEGの非公式コレスポndenシスグループにおいて検討が行われ、今日のIMO諸条約において定義されている船主が責任を制限する権利を否定する基準の基となっている1976年の海事債権責任制限条約第4条の条文策定時の経緯等を調査することとなり、その結果は以下の通り取りまとめられた。2020年3月開催のLEG107において、ICS・IG等は調査結果を踏まえLEG108に向けて統一解釈に資する資料の起草を提案する予定である。

- ・船主の責任制限を否定する基準(阻却事由)は unbreakability の原則に基づき議論が行われ、実質阻却されない文言となった。
- ・1つのパッケージとして、責任制限額の大幅な引上げと引換えに同事由の条文が採用された。
- ・第4条の条文は責任保険が reasonable な保険料で付保され、同事由に該当すれば免責となるよう設計された。また、同条文の閾値に重過失は含まれず、同事由は被用者の言動も考慮されない。

当協会は2020年2月19日に開催された国内対処方針会議(日本海事センター第19回IMO法律問題委員会)などの場を通じてICS・IG等の提案を日本政府も支持するよう要請した。

但し 2020 年 3 月 6 日、新型コロナウイルス感染拡大防止のため LEG107 の延期が決定され、同 3 月末時点で新たな開催日は未定である。

4・1・2 バンカー条約およびナイロビ条約

国土交通省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)」の批准を検討するため、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)」を設置した。議論の結果、船舶油濁損害賠償保障法の一部改正(油賠法改正)を通じて国内法制化を進めていくことが委員会です承された(詳細は船協海運年報 2018「4・1・3」参照)。

その後国内法制化が進められた結果、2019 年 3 月 8 日に「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」が閣議決定された。また国会では同年 5 月 15 日にバンカー条約およびナイロビ条約の批准が承認されたのに続き同月 24 日には油賠法改正案が可決されたため、同法は同月 31 日に公布された。

2019 年 12 月 20 日、「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令」および「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令」が夫々閣議決定(公布日:2020 年 12 月 25 日)されたことにより、保障契約の締結を証する証明書の交付は改正油賠法施行日より前の 2020 年 3 月 1 日から開始されることとなった。これは、多くの内航船および漁船も新たに条約の対象となるため(対象隻数:数千隻)、両条約の効力が国内で生じる前に対象事業者が必要な証明書を取得できるようにとの配慮であった。また、国土交通省は 2020 年 1 月 21 日には同年 2 月 19 日より全国主要 11 都市で改正油賠法に関する説明会を順次開催(2 月 26 日以降は新型コロナウイルスの感染拡大防止のため開催中止)することおよび改正油賠法を 2020 年 10 月 1 日に施行予定である旨のプレスリリースを行った。

4・1・3 自動運航船

2019 年 3 月に開催された IMO LEG106 において自動運航船を運航する際、LEG 所管の条約の各規定がどの程度影響を受けるかを評価することが決定され、見直し作業を有志国で分担することとなり、日本政府は 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)等の初期レビューを担当することとなった(詳細は船協海運年報 2018「4・1・4」参照)。

その後国内では 2019 年 5 月 9 日に「自律型海上輸送システム(自動運航船)の航行についての法制度に関する勉強会」が立ち上がり、日本が担当する CLC 等の各規定について、検証作業(船協海運年報 2018「4・1・4」③方法論参照)が行われた。この結果については、日本政府より LEG107 に検証結果を記した文書が提出されたが、前述の通り、LEG107 は新型コロナウイルス感染拡大防止のため当面開催が延期されることとなっている。