

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。この条約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。

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、オーストラリアおよびフランスが将来の国際海事機関（IMO）責任条約における船主の責任制限限度額改正に繋がる提案を IMO 法律委員会（LEG）に提出しており、その動向が注目されている。これらを含め、2020 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 諸条約の責任制限限度額改正を視野に入れた事故データ収集方法の構築

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、2020 年 3 月から同年 11 月に開催が延期された LEG107 において、オーストラリアおよびフランスは IMO 責任条約における船主の責任制限限度額の妥当性を正確に算定・評価するためには透明性ならびに一貫性を確保し、適切な証拠に基づいた事故データの収集方法が必要であるとの提案文書を提出した（この背景には、将来の限度額改正に繋げる狙いがある模様）。

両国は提案文書において「1996 年の海事債権についての責任の制限に関する条約（LLMC96）」第 8 条 5 項に限度額改正時に考慮すべき要素が 3 点（①事故の経験（特に事故の損害額）、②貨幣価値の変動、③限度額改正が保険費用にもたらす影響）規定されているが、当該データへのタイムリーなアクセスは困難であり適切な評価は不可能との考え方を示している。これらを踏まえ、両国は新たなデータ収集システムの構築を提案、具体的には 4 点（①損害額のデータ収集、②独立した分析、③船主/保険者の商業的懸念への対処手段、④保険に対する請求および保険料変更データの収集）への考慮が必要としている。

上記提案に関し、LEG107 では時間の制約から議論は行われず、LEG 議長より両国に対し LEG108（2021 年 7 月開催）に具体的なデータの収集方法を含めた文書を改めて提出するよう要請がなされた。

当協会は 10 月 29 日に開催された国内対処方針会議（日本海事センター第 20 回 IMO 法律問題委員会）などの機会に、事故データは殆どの場合対外公表されないため、透明性確保は困難であり、慎重な対応を行うよう要請した。

4.1.2 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、IMO LEG に場を移して再度検討が行われた結果、「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が決定された。その後、国際海運会議所 (ICS) および国際 P&I グループ (IG) 等が中心となり LEG の非公式コレスポネンスグループ (CG) において、今日の IMO 諸条約の基となる 1976 年の海事債権責任制限条約 (LLMC76) 第 4 条の条文策定時の経緯等を調査し、結果概要を LEG107 に提出した (詳細は船協海運年報 2018 「4・1・1」、同 2019 「4・1・1」参照)。

また、LEG107 では、統一解釈案の採択方法 (締約国会議、総会または LEG による決議採択) に関し、IMO 事務局より締約国会議の決議であれば条約法に関するウィーン条約第 31 条 3 項が定める「条約解釈の手段 (事後の合意または事後の慣行)」とすることが可能となり、より法的重みが増すとの見解が示された。

議論の結果、LEG108 までに CG において LLMC76 起草時の原則を踏まえた統一解釈のドラフトが検討されることとなった。採択方法については CG および LEG108 で引続き検討されることとなった。

当協会は 10 月 29 日に開催された国内対処方針会議 (日本海事センター第 20 回 IMO 法律問題委員会) などを通じて決議採択に賛同するよう要請した。

4・1・3 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)」の国内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。その後、同委員会での審議結果を踏まえ、船舶油濁損害賠償保障法の一部改正 (改正油賠法) による国内法制化が進められた (詳細は船協海運年報 2018 「4・1・3」同 2019 「4・1・3」参照)。

2020 年 7 月 1 日、日本政府はバンカー・ナイロビ両条約の加入書を IMO 事務局長に寄託した。両条約は既に発効していることから、3 カ月後の 10 月 1 日より日本国内で効力が発生し、両条約に対応している改正油賠法も同日付で施行された。