

## 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上活動の危険を考慮し、17世紀頃から世界各地で様々な形の規制措置(船主責任制限制度)が導入された。その後本制度を統一するための条約が策定され、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)」が制定された。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。

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ほか、豪州が将来のIMO責任諸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、2021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

2020年11月に開催されたLEG107において、豪州およびフランスが、IMO責任諸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・評価することを目的に、透明性・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の必要性を訴える文書を提出した(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)。LEG107では審議時間の都合上、同提案については次回会合において改めて検討されることとなった(詳細は船協海運年報2020「4.1.1」参照)。

これを受け、2021年7月に開催されたLEG108では、豪州より再度将来のIMO責任諸条約における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に関し概要以下の提案がなされるとともに、LEG109での検討に向け会期間コレスポネンシス・グループ(CG)の設置が要請された。

- ・本件に係る委員会決議作成
- ・「責任諸条約に関する検討」をLEGの常設議題に追加
- ・IMO事務局に対し事故の経験に関する報告手順開発を要請
- ・国際機関／団体に貨幣価値の変化の評価の助言を求める
- ・責任条約の責任限度額について[5]年ごとの非公式評価を行う

これに対し各国からは賛成・反対・議論継続(中立)と三つの意見が示されたが、議論を行うこと自体には否定的な意見が見られなかったため、本件をLEGの新たな作業計画(常設議題ではない)に加えることが了承された。今後は豪州を取りまとめ役とする非公式の会期間CGを設

置の上、具体的な作業内容を検討し、結果を LEG109 に提出することとなった。

非公式 CG においては、豪州は議論が不十分な状態で決議案作成を急いだため、わが国や国際海運会議所 (ICS) 等から反対意見が複数出されることとなった結果、豪州は決議案取りまとめを断念し、検討の概要がそのまま LEG109 に報告されることとなった。この他 LEG109 に向けて、豪州、メキシコ等から本件に関する更なる作業を行うため公式 CG を設置することおよび IMO 事務局に対し関連情報を収集するよう要請することが提案された。また、国際 P&I グループ (IG) からも本件の対象となる IMO 責任諸条約は LLMC のみまたは他条約も含めるのか決断すべき旨の文書が提出された。

2022 年 3 月に開催された LEG109 においては、豪州より将来の責任制限限度額改正を念頭に事前準備をすべく本作業を進めたい旨等の補足があり、IG からもデータ提供自体は可能だが提供できるデータの範囲は引き続き検討中である旨の補足があった。以上を踏まえ各国で検討した結果、公式 CG 設置自体は了承され、対象条約は LLMC96 に絞ることとなったが、IMO 責任諸条約の責任限度額改正時に考慮する要素については詳細を検討する前に作業範囲の明確化および検討事項のリスト化が必要との結論に至った。この他、IMO 事務局が他の国際機関にコンタクトを取り、類似の責任制度や貨幣価値の評価方法を有する条約・規則等について情報収集を進めることとなった。

本議論はなし崩し的な条約改正 (船主の責任制限限度額引上げ) に繋がる恐れがあるため、当協会は国内対処方針会議である IMO 法律問題委員会などの機会を捉えて日本政府および ICS 等と連携し、会員船社に悪影響が及ばないよう慎重に対応を進めた。

#### 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、ICS および IG が中心となり、上記解釈において IMO 諸条約の基となる「1976 年の海事債権についての責任の制限に関する条約 (LLMC76)」第 4 条の条文策定時の経緯等を調査し、結果概要を LEG107 に提出したところ、会期間 CG において統一解釈に係る決議案等を LEG108 までに検討することとなった (詳細は船協海運年報 2018「4・1・1」、同 2019「4・1・1」、2020「4・1・2」参照)。

2021 年 7 月に開催された LEG108 では、CG の検討結果が提出・審議された。決議案の内容 (船主の権利を否定できる基準) に関しては、ICS 等の主張通り、故意による水準に近い過失でない限り、責任制限の否定を認めない点で合意がなされた。また、採択方法に関しては、条約 (LLMC76/96、CLC) 毎に決議を作成した上で、各条約の締約国が参加する総会決議の形で採択することが了承された。なお、当初は「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)」に関する決議作成も検討されたが、同条約は未発効のため決議作成は見送られることとなった。

その後 2021 年 11 月の IMO 理事会において、こうした基準を盛り込んだ決議案が採択され、続く同年 12 月の IMO 総会において対象条約の締約国によって夫々の決議が採択された。