

## 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。

2020年11月のLEG107から開始されたIMO責任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に関する議論は、2022年3月のLEG109において、対象条約をLLMC96に絞った上で、公式コレスポнденス・グループ（CG）設置が了承された（詳細は船協海運年報2021「4・1・1」参照）。

2023年3月のLEG110では公式CG取り纏め役の豪州より、CGで意見の隔たりに見られた作業範囲の明確化および検討事項のリスト化（原則と方針「policy and consideration」）について会期中にWGを設置し内容を確定させること、更には本議題に係る議論の2年間延長が提案され両案は了承された。一方で、日本から原則と方針に関する以下懸念を指摘、各国や国際団体からも理解が示された。

- ・責任制限限度額を非公式に評価（appraisal）する意味の文面が別項目（方法論の適用から得られた知見が如何なるものであれ簡易改正手続きを引き起こすことにはならない）の内容と矛盾。
- ・公式CGは責任制限限度額の非公式評価をする場ではない。
- ・各国は非公式評価の結果に拘束されてはならないが、同評価は実質公式評価と同じ効果が生じ得る。
- ・非公式評価実施後から再評価までの間隔（最短/最長）も定めるべきではない。

これらを踏まえ、会期間WGで議論の結果、日本指摘の懸念点は全て解消・確定された上、公式CGを再設置し、条約の簡易改正時に考慮される2つの要素（①事故の経験、②貨幣価値の変動）について議論を継続することが合意された。なお、②については2012年の限度額改正時採用の日本案\*をベースにCPIまたはGDPデフレーターを用いて夫々検討することとなった。

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。

\*2012年の日本提案

貨幣価値の変動に絞った上で計算。同変動指標として、消費者物価指数 (CPI) および GDP デフレーターを使用。更にそれらデータに刈り込み (trimming。最もインフレ率の高いおよび低い 2 カ国のデータを除外) および加重平均 (weighting) の要素を加味。いずれの指標で見た場合も、締約国における 2010 年の物価は 1996 年比 1.45 倍前後の値 (2012 年の物価は 1996 年比 1.51 倍前後の値)。