

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船主責任制限制度が導入されており、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、本制度の統一化が図られている。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。

IMO責任制限諸条約の将来的な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ついては、LEG107（2020年11月）により議論が続いており、LEG109では対象条約をLLMC96に絞ったうえで、豪州を取り纏め役として公式コレスポンドンス・グループ（CG）設置が了承された。LEG110（2023年3月）では、作業範囲と検討事項のリスト（原則と方針「principle and policy」）について会期中内に設置するWGで最終化すること、および本議題に係る議論を最大2年間延長することが豪州より提案され夫々了承された一方、わが国からは原則と方針の一部文言に関して、LLMC96で規定された簡易改正手続きに依らない改正議論に繋がる恐れがある旨指摘、WG内の議論にてそれら文言は全て削除され、わが国の懸念点は解消された。この他、WGでは公式CGを再度設置し、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（詳細は船協海運年報2022「4・1」参照）。新たなCGでは、わが国が取り纏め役となり、上記合意に基づき事故の内容と損害額に係る情報の収集方法やIMOへの報告手法、ならびに貨幣価値の変動を分析する手法等について議論されており、その結果がLEG111（2024年4月）に報告される予定。