

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、船主の責任制限と賠償責任を規律するIMO賠償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。

当協会は、これら条約を所掌するIMO法律委員会（LEG）で審議される条約あるいはその改正案等に対応すべく、日本政府代表団の一員として参画し、その進捗状況について情報収集を行うとともに、国内の検討機関である日本海事センターのIMO法律問題委員会等を通じて意見反映に努めている。

船主の責任制限や賠償責任を巡っては、2025年3月に開催されたLEG112において、GHG排出量削減に向けLNGやメタノールといった代替燃料船の開発・普及が進むなか、豪州やカナダ等十数カ国が、重油をはじめ従来燃料油を前提とした既存のIMO賠償責任諸条約では、代替燃料（燃料として使用時）に由来する損害に基づき生じた船主の賠償責任および被害者への補償に十分に対応できない可能性を指摘、それら諸条約の代替燃料への適合性を検討すべく新規議題の追加と会期間コレスポンスグループ（CG）の設置を提案した。本提案に対しては日本をはじめ各国より支持が寄せられた結果、提案通り採択された。

本検討は将来的な既存の関連条約の改正または新条約の制定につながり得る動きであることから、当協会は、当該制度が船主への過大な負担とならないよう、また、既存の諸条約と比較し著しく衡平性を失った制度とならないよう、ICSや海事局とも緊密に連携のうえ適時意見発信を行った。

この他、LEG112では、ロシアによるウクライナ侵攻以降増加傾向にある船舶の不正登録事案や所謂ダークフリートを含めたサブスタンダード船の違法な操業に対処すべく、「船舶不正登録を防止するためのベストプラクティスまたはガイドラインの策定」や「サブスタンダード船を含めた違法な運航の防止に向け措置を検討するためのIMO諸条約や関連ガイドライン等の点検作業（規制スコーピングエクササイズ）」が新規議題として採択され、夫々会期間CGを設置し、継続して検討することとなった。

以上