

## 1996年の海事債権責任制限条約の責任制限限度額の 引き上げ問題について

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1106  
日本海事センター企画研究部  
特別研究員 中村秀之

船舶所有者等には、古くから、損害賠償等によって生ずる一定の債務に関し、その責任を限定する制度（船主責任制限制度）が認められてきたが、海事債権責任制限条約は、これら各国の船主責任制限制度を統一するために策定された国際条約である。この条約の我が国における国内実施法がいわゆる船主責任制限法である。

本年4月4日から8日までロンドンのIMO本部においてIMO第98回法律委員会が行われたが、本委員会において、最も注目を集めた議題の一つが1996年の海事債権責任制限条約（以下、1996年条約という。）の責任制限限度額の改正の問題であった。ただし、今回の審議はあくまで正式な簡易改正手続外の意見交換であり、本格的な検討は、次回IMO第99回法律委員会（2012年4月の予定）において行われることになっている。

### <オーストラリア等の共同提案>

1996年条約の責任制限限度額改正提案は、限度額改正を推進すべきか否かを審議すると考えられていたIMO第97回法律委員会（2010年11月15日より開催）の直前、11月10日にオーストラリア等20か国の共同提案の形でIMO事務局長に提出された。1996年条約の締約国は39か国であり、オーストラリアを含む共同提案国の数は簡易改正手続を提案するのに必要とされる締約国数の二分の一を上回った。これを受けて、IMO事務局は、2010年12月6日にIMO加盟国及び1996年条約締約国すべてに改正案を送付した。

### 今後の手続と改正の条件（図1参照）

責任制限限度額に関する簡易改正手続規定によれば、改正案は、改正案送付の日から6か月以上経過した後に行われるIMO法律委員会において検討され、採択される。そのため、IMO第97回法律委員会及び本年4月に行われたIMO第98回法律委員会は簡易改正手続外の意見交換の場となり、IMO第99回法律委員会が簡易改正手続に則った議論の場となる。なお、改正案採択に必要な締約国数は、IMO法律委員会に出席する1996年条約締約国の三分の二であり、このIMO法律委員会には1996年条約締約国の二分の一が出席していなければならない。締約国の二分の一である20か国のみが出席した場合、その三分の二、わずか14か国で改正案は採択されることになる。さらに、簡易改正手続によれば、改正案が採択された場合、IMOがそ

の内容を締約国に通告し、通告の日の後 18 か月の間に締約国の四分の一が受諾しない旨の通知を行わない限りこの改正は受諾されたものとみなされ、受諾後さらに 18 か月を経て効力が生ずる。したがって、2012 年 4 月の IMO 法律委員会において改正案が採択された場合、その改正が効力を生ずるのは早くて 2015 年 4 月ということになる。

### オーストラリアのイニシアティブ

今回の限度額改正提案の契機となったのは、2009 年 3 月 11 日にオーストラリアのクイーンズランド南東部において発生した香港籍貨物船パシフィック・アドベンチャー号（18,391 総トン）の燃料油流出事故である。この事故では、責任制限限度額の 2 倍を超える被害が発生したと言われている。この事故を受けて、オーストラリアは、2009 年 10 月に開催された IMO 第 96 回法律委員会において、1996 年条約の限度額の簡易改正又は同条約の見直しを提案した。この提案は否決されるのではないかとこの事前の予想もあったが、議論の結果、条約の見直しは行わず、限度額の改正について引き続き検討することとされ、結局、この会議の約 1 年後には、既述のとおり 20 か国が限度額の改正の共同提案を行うこととなった。

### 限度額の引き上げ

これまでの議論の流れや共同提案国の数から考えて、限度額の改正自体が否決される可能性は低いが、限度額をどの程度まで引き上げるかについては各国の意見は一致を見ていない。限度額の引き上げの程度については、署名のために開放された日から年 6%の複利で計算を行って得た額が最大とされており、最大限の引き上げとなれば限度額は現行の約 2.3 倍となる。提案を主導するオーストラリアは、パシフィック・アドベンチャー号の事故による被害を考慮し、最大限の引き上げを主張しているが、同様に大幅な引き上げを明示的に支持しているのはカナダ、ノルウェーといった国である。他の多くの国々は、4 月に行われた IMO 法律委員会においても具体的な引き上げ幅について明言しなかった。この IMO 法律委員会においてオーストラリアは、1957 年の船主責任制限条約、1976 年の海事債権責任制限条約（以下、1976 年条約という。）、1996 年条約と約 20 年ごとに限度額は改正されており、その引き上げ幅は 2 倍以上であったことを考慮して最大限の引き上げを行うべきであると主張した。これに対して、わが国は、このような条約間の限度額比較には論理的な意味が乏しく、引き上げ幅の決定に当たっては、信頼できる統計に基づいた適切な評価を行って注意深く検討することが必要であり、1996 年条約締約国の消費者物価指数の上昇率は、最大引き上げ幅をほとんどの年において下回っているという見解を述べた。

### 四つの考慮要素

わが国がオーストラリアの主張に対して論理的な意味が乏しいとする根

拠は、簡易改正手続規定上、限度額の改正に当たっては、①事故の経験、②特にそれらの事故によって生じた損害の額、③貨幣価値の変動及び④保険の費用に及ぼす影響を考慮すると定められているにもかかわらず、オーストラリアの援用する事実がこれらの考慮要素とは無関係だからである。

このうち、事故の経験（①）及び事故によって生じた損害の額（②）については、PIクラブ国際グループが2度にわたりIMO法律委員会に文書を提出して説明を行っている。まず、2000年から2009年8月まで、燃料油による汚染被害が1996年条約の限度額を超過した事例は595件中7件のみである。この数字は、明石海峡でのゴールド・リーダー号の事故を受けて、わが国がIMO法律委員会において情報提供を要請したのに応えて出されたものであるが、ゴールド・リーダー号の事故のように、汚染損害に係る請求額が限度額を何十倍も上回っている例は他にはない。次に、1996年条約の発効日（2004年3月13日）から2010年10月までで同条約の限度額を上回る損害が発生した事故は、燃料油による汚染損害の事例を除くと3件のみである（法廷外で和解された事例は除かれている。）。

これらの数字について、(i)限度額を超える損害を引き起こす事故はわずかであり限度額改正の必要はない、(ii)限度額を超える損害を引き起こす事故の存在はむしろ船主責任制限の意義を示す証拠であるといった見方がある一方、(iii)救済されない被害者がいる以上限度額を引き上げるべきとの見解もあり、限度額改正の是非や引き上げの程度をめぐる論争に決着をつける決定的なデータとはなっていない。

次に保険料に与える影響（④）であるが、保険料は実際の事故の履歴や、再保険の保険料等、様々な要因によって決定されるため、限度額の引き上げが一般的にどの程度保険料の上昇につながるか明確にすることは困難なようである。実際に限度額引き上げ後に大きな事故が生じた場合であっても、事故に関連した個別の船社と同じクラブに所属する一船社の保険料の変化については、限度額引き上げとの明確な因果関係が見て取れない可能性もある。ただし、そのような大きな事故に関連した船社にとってはこれまで以上の保険料の引き上げにつながることは間違いのない。要するに、限度額引き上げが保険料上昇の一要因であることははっきりしているが、それを一般的に数字で示すことは難しいというのが実情である。

こうなると、規定上の四要素のうち、議論の有力な手がかりとして現時点で残っている要素は、貨幣価値の変動（③）ということになる。4月のIMO法律委員会においてわが国が消費者物価指数の上昇率を示したのも、ここに理由がある。結局、物価の上昇率が、限度額の上げ幅を決める上で何らか手がかりとなり得る信頼できる数字なのである。

#### 限度額引き上げに関するその他の議論

議場における議論の中には、例えば、(a)1976年条約の締約国に留まっている国が多い中で、1996年条約の限度額を引き上げれば、それらの国が海

運業界へのより大きな負担を考慮して 1996 年条約に移行するのをより一層躊躇する可能性がある、(b)オーストラリアのように燃料油による汚染損害に関する被害者の救済を求めるのであれば、1996 年条約上制限の対象となる債権が広範にわたる（運送品の遅延による損害にもとづく債権といったものまでが対象となる。）ことから、1996 年条約の限度額改正ではなくバンカ一条約を改正するべきであるといった主張も見られる。また、(c)物損に関する限度額を改正する場合、人損に関する限度額の改正も必要と考えられ、燃料油による汚染被害への対処として付随的な影響が大きすぎるとの議論もあった。わが国も、IMO 法律委員会においてこれまでこのような考え方に言及しつつ、燃料油による汚染被害への対処として簡易改正手続という手法が妥当かどうかは要検討である旨を指摘したり、さらには簡易改正手続による限度額改正に反対したりしてきた。しかし、20 か国を共同提案国として、限度額を改正する提案が出され、その本格審議を待っている現段階に至っては、何らかの根拠に基づき、具体的な数字をめぐる交渉に入らざるを得ない。明石におけるゴールド・リーダー号による燃料油汚染損害の被害者への補償のあり方が問われているわが国の国内事情を考慮すれば、議論へのより積極的な参加が求められよう。その意味で、簡易改正手続規定に根拠のある「貨幣価値の変動」を手がかりに議論に参画していくことが、現段階では、わが国政府のとるべき方針ということになる。

## 今後の課題

以上のように、次回 IMO 法律委員会までの準備としては、「貨幣価値の変動」に係るデータとそれを手がかりとした論理の構築が中心となる。ただし、この問題に絡み議場外で耳にするのは、欧州委員会等の内部に潜在すると言われる船主責任制限そのものに対する懐疑論である。

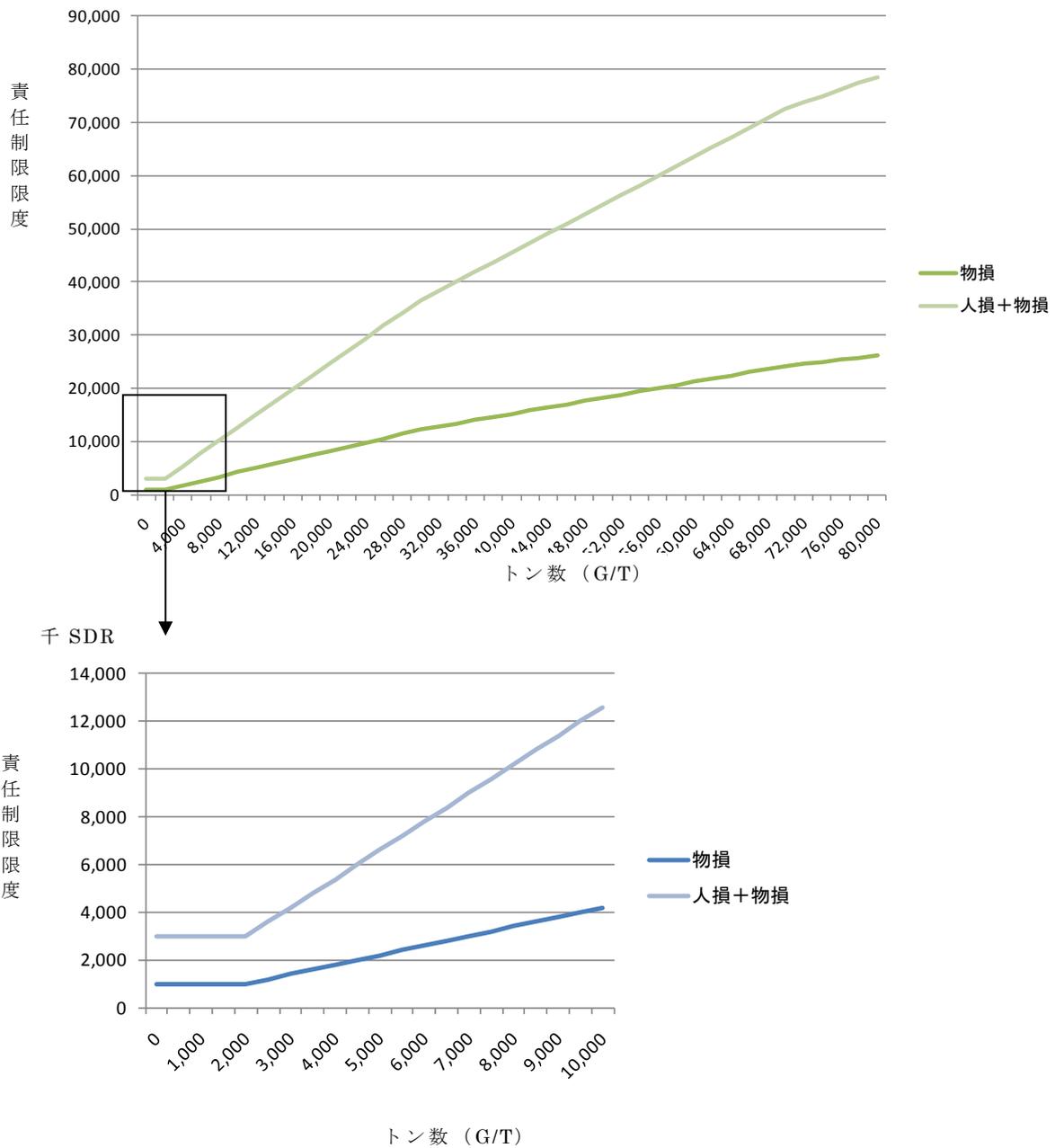
船主責任制限が認められる根拠としては、海運への投資を奨励し国富の増進を図るといった目的の下で古くから認められてきたこと（沿革的理由）、自由貿易の促進等のために海運業の保護が必要なことなどが言われてきた。その他にも、船長の代理権限が大きいこと、船主による船員の指揮監督が困難なこと、船長その他船員の技量が公証されたものであること、船員の行為による船主の責任が強化されていること、制度を廃止しても同様の効果を受受できる方法があることといった理由も指摘される。その一方で、同様の状況は他の産業にも見られること、自由貿易の促進という目的で海運業を保護し、その結果、船主が負担すべき損害を被害者等の相手方に転嫁することを容認すべきではないといった議論があり、この制度の存在に対する懐疑論が払拭できていないことも事実である。

もちろん、このような懐疑論を完全に払拭するということは不可能であろうし、船主責任制限と同様の何らかの責任制限制度は他の産業にも見られる。しかし、船主責任制限を今後も維持していくということであれば、中長期的には、船主責任制限、ひいては海運業又は船主の保護の必要性に係る議論を

さらに精緻化し説得的なものにしていくことが必要となると思われる。また、燃料油の流出が1996年条約の限度額引き上げによっても被害者を十分救済できないほどの損害を度々引き起こすようであれば、被害者等に十分な救済を与える新たな制度が構築される必要があるだろう。

【図2：1996年の海事債権責任制限条約の責任制限限度額】

千SDR ※1SDRは約128.5円（2011年6月17日）



【図 1：今回の簡易改正手続の流れ】

