

2010年HNS条約の発効に向けた動き

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201705

日本海事センター 企画研究部

研究員 中村 秀之

4月26日から28日までロンドンにてIMO第104回法律委員会が行われた。今回の会合では、新たな条約の策定や条約改正に関する議題はなく、わずか3日間の会合ではあったが、2010年HNS条約（2010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条約）の発効に向けて、いくつかの報告と進展があった。

まず、報告としては、ノルウェーが4月21日にこの条約の最初の批准国として条約の批准書をIMO事務局長に寄託したことが報告された。また、欧州連合（EU）の理事会（EUの立法機関であり、予算決定機関。各EU加盟国の閣僚級がその国を代表して出席する。）が、2010年HNS条約の批准又は加入を許可し、可能であれば2021年5月6日までに批准書又は加入書を寄託するため、必要な措置を講じる努力をするようEU加盟国に求める決定を承認した（理事会決定2017/769）ことも報告された。

次に、進展としては、条約の理解を促進するため、HNS事故のシナリオなどが作成され、委員会で承認された。また、2010年HNS条約発効促進のための総会決議案が委員会で承認され、次回の総会に提出されることになった。そして、2018年には委員会の開催に合わせてのワークショップの開催が了承された。

そこで、本稿では、発効が少しずつ現実味を帯びつつある2010年HNS条約の内容について概略を説明した上で、我が国の批准の可否を検討する上でのポイントをとりあげ、考察してみたい。

1. 2010年HNS条約の概要

この条約は、有害危険物質の海上輸送にともなう事故によって生じた損害について、その被害者に適正な補償が迅速に支払われるようにするため、国際規則や手続を統一するとともに、国際組織として基金を設立して国際的な補償体制を構築するものである。基本的な仕組みは、民事責任条約・基金条約によって確立された油濁損害についての国際補償体制（国際油濁補償基金（IOPC基金）体制）をほぼ踏襲している。

損害に対する第一次的な責任は登録船主が負う。責任は厳格責任だが、登録船主は責任を

一定額に制限できる船主責任制限が認められ、限度額は船舶の総トン数に応じて、コンテナ等の梱包貨物の場合で最大 1 億 1500 万 SDR（約 178 億 2500 万円（1SDR=155 円で計算））、ばら積み貨物の場合で最大 1 億 SDR（約 155 億円）である（※図 1 参照）。対象となる損害は、IOPC 基金体制と異なり汚染損害や防止措置費用だけでなく、火災や爆発による人的損害、物的損害も含まれる。ただし、損害の発生海域や旗国の条約批准状況により対象となる損害が異なる（※表 1 参照）。登録船主は責任限度額までをカバーする保険に加入しなければならない。加えて、保険者は、被害者からの直接請求に応じなければならない。

登録船主の責任限度を超える損害については、国際基金（HNS 基金）が船主の責任額を含めて 2 億 5000 万 SDR（約 387 億 5000 万円）まで補償する。仮に登録船主が責任限度額まで賠償を支払えない場合には、被害者は HNS 基金からその分の補償も得ることができる。この基金には、基本的に事故が発生した後に、条約当事国で一定量以上の HNS をばら積み貨物として受け取った者（受取人）が前年の受取量に応じて拠出金を支払う（※表 2 参照）。ただし、LNG については、拠出するのは基本的には受取人だが、荷揚げ直前の権原者の同意があれば拠出者を荷揚げ直前の権原者（Ex-Ship 契約の場合は荷送人）にすることができる。

当事国の政府はその国で海上輸送によって HNS を受け取った者とその受取量を把握し、HNS 基金事務局に報告する義務を負う。HNS 基金は一般会計と 3 つの独立会計（石油会計、LNG 会計、LPG 会計）に分かれ、拠出金の計算、管理、補償の支払いなどを会計ごとに独立して行う（※表 2 参照）。

船主に対する訴訟は、原則として損害が生じた当事国の裁判所でのみ起こすことができる。HNS 基金に対する訴訟は、船主に対する訴訟と同一の裁判所で行われる。これらの裁判判決は通常当事国の裁判所で承認され、執行力が付与される。

2. 批准を検討するに当たって

以下では、批准を検討するに当たっての論点を明らかにするという観点から、これまで聞かれた批准に対する懸念や批准の問題点をとりあげた上で、敢えて思いつく反論を考え、検討の一助としたい。

（1）被害者側のメリット

この条約は、当然ながら被害者側には大きなメリットがある。通常であれば、責任制限により十分に得られない賠償や補償が得られることになる。また、海運会社が破たんした場合や、国内に資産を有していないような場合でも、保険者に直接請求を行って保険金を得ることができる。1996 年船主責任制限条約の下では、人的損害に対して賠償を支払うと、それ

以外の例えば漁業への損害に対して賠償が十分に支払われないといったこともあるようだが、HNS 条約は汚染損害だけでなく、人的損害、物的損害、防止措置費用なども補償の対象になっているうえ、HNS 基金による補償があることから、同様の場合でも補償が得られないということはないであろう。さらに、基本的に損害発生地で損害賠償請求を貫徹でき、外国の見知らぬ地の裁判所で訴訟を起こす必要がない。

(2) 次に、荷受人や海運事業者、行政機関のメリット・デメリットについて、具体的に考察してみたい。

① HNS の受取人の懸念

HNS 基金への拠出が求められる HNS の受取人の側には、海上輸送中の HNS 事故の損害賠償に巻き込まれることへの懸念がある。ただ、実際に事故が起きたときのことを考えると、どうだろうか。例えば、エリカ号の事故では、欧州司法裁判所の裁定なども影響し、最終的な和解案の中で、原油の輸入者であった石油大手のトータルがかなりの金額を被害者に支払った。通常海事債権責任制限条約（船主責任制限条約）に基づくにして、IOPC 基金体制の民事責任条約に基づくにして、国際社会で一般に船主の責任制限が法律上認められている現状では、制限限度額を上回る損害への賠償・補償が社会問題化するような事態は避けられないのではないか。このような場合に、世論が海運会社に責任制限の放棄を迫ったとしても、海運会社に十分な賠償を支払う体力がなかったり、海外の船社で我が国に資産がなかったりすることもあり得るといふことには留意する必要があるように思う。

② 海運業者の懸念

海運業界の側にも、厳格責任を負うこと、責任限度額が引き上がる、付保が義務付けられることなどについて抵抗を感じる人もいるかもしれない。ただ、海上輸送の特殊性、危険性が技術革新により以前ほど説得力を持たなくなっている現状において、責任制限が維持されるというメリットはあるように思われる。また、2015年6月には1996年船主責任制限条約の責任限度額が51%引き上げられており、実際には責任限度額はそれほど大きくあがらない（ただし、2010年HNS条約が採択された後に船主責任制限条約の責任限度額が引き上げられていることから、条約が発効した段階で、限度額を引き上げようとする動きが生じないとは言い切れないが）。さらに、我が国が批准しなくても、この条約を後押ししている国や比較的好意的な国（カナダや、EU加盟国など）が批准して、条約が発効すれば、海運会社としては結局HNS条約に合わせた付保は必要になり、付保を証明するための証書の発給を受ける必要も出てくることを考えると、我が国が批准して我が国においても国際的な統一ルールが適用される方が良いという考え方もあり得る。

③ 制度の必要性への懸念

これまで、例えば 1996 年船主責任制限条約の責任限度額を超える大きな HNS 事故はほとんど発生しておらず、このような国際的仕組みが必要なのかと考える人もいるだろう。しかし、ケミカル・タンカーやプロダクト・タンカーの事故は実際に我が国周辺でも起こっているし、いわゆる「ヒヤリ・ハット」事例といわれるものも仄聞しており、大規模な HNS 事故は起こり得ないとは言い切れないのではないか。また、「事故は起こらない」と言い続けて原子力損害に関する賠償・補償の国際条約に入らず、事故が起こった後になって条約を締結した原子力発電の例もある。しかも、仮に事故が起こらないのであれば、受取人の側も、海運業界の側も大きな負担を求められることはない。現在、国際組織となる HNS 基金の事務局は、既に存在する IOPC 基金の事務局と共通事務局とすることが想定されている。IOPC 基金体制では、エリカ号、プレステージ号の事故が発生した後、第三層の補償を提供する追加基金が設けられたが、同基金はこれまで補償を支払った実績がなく、年間の事務局費用は 3 万 5 千ポンド程度（1 ポンドを 150 円とすると 525 万円）であり、HNS 基金設立の準備にこの 10 倍の費用がかかったとしても約 5000 万円を当事国すべての受取人で負担する程度で済む（ちなみに、補償を支払っている 92 年基金（IOPC 基金体制の中核となる基金）の年間事務局経費は約 450 万ポンドで約 6 億 7500 万円）。

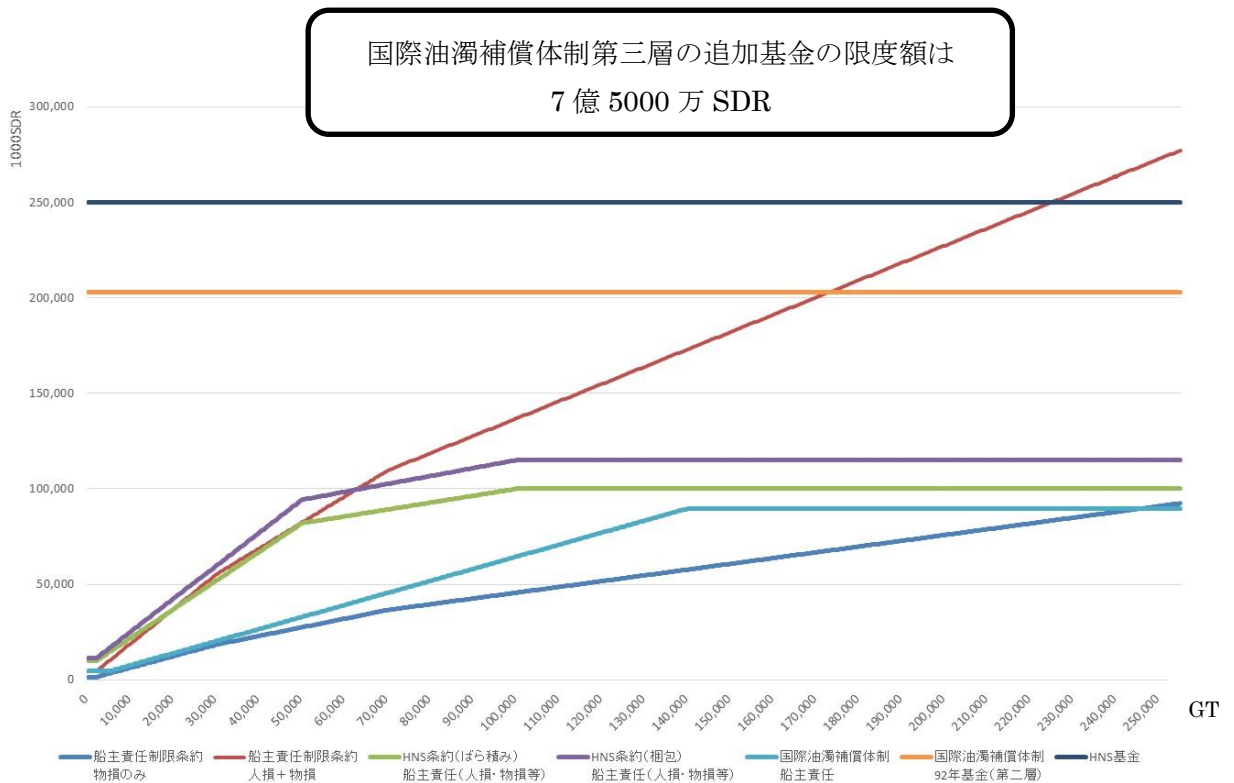
④ 行政等の事務負担への懸念

さらに、条約批准に向けた大きな課題として、6,500 種類とも言われる HNS の受取人と受取量を加盟国政府が把握し、事務局に毎年報告するという事務負担の大きさが指摘されることがある。これについても、我が国には「化学物質の審査と製造などの規制に関する法律」や「危険物船舶運送及び貯蔵規則」があつて、すでにある程度把握できているはずである。また、2010 年の HNS 条約改正で、把握すべき受取人と受取量をばら積み貨物として受け取った者の受取量とされたことから、コンテナや RoRo 船で輸送された HNS の受取人と受取量は報告の対象外とされた。これにより、受取報告に関する事務負担は大幅に軽減されているはずである。さらに、これだけ IT 化が進んでいる我が国において、初期コストはかかるかもしれないが、HNS の受取人、受取量を把握できないということがあり得るのかどうか。そもそも有害又は危険な物質の輸入を誰がどれだけ行っているのかは把握しておくべきではないかとも思われる。

以上のとおり、これまで耳にただけでも検討すべき項目はいくつもある。ただし、筆者としては、我が国の国際対応に参画している立場から、一般論を言えば、条約を批准するなら早めに、できれば発効する前に批准したほうがよいと考える。というのは、締約国会合で存在感を発揮してガイドラインや内部規則の策定に影響力を発揮する方が、条約で決められていない問題について、我が国にとって有利な方向で決着できる可能性が高まるから

である。実際、この条約でも積み替え貨物の取扱いなど今後の運用に委ねられているものもある。もちろん、我が国として条約を批准しないという選択肢もある。その場合は、その条約は我が国を拘束しないので、我が国独自の対応を採用することが可能になる。しかし、国際貿易を担う外航海運業の国際性を考えると、我が国独自の対応を採用できる余地はあまりないのではないだろうか。

図1 1996年船主責任制限条約、国際油濁補償体制、HNS条約の責任制限額



※1 SDR は約 155 円

表1 旗国と対象となる船舶の別に見た条約批准状況

		(ア)人損	(イ)物損	(ウ)環境汚染損害	(エ)防止措置費用
当事国を旗国とする船舶	当事国の領域・領海	○	○	○	○
	当事国のEEZ	○	○	○	○
	公海	○	○	×	○
非当事国を旗国とする船舶	当事国の領域・領海	○	○	○	○
	当事国のEEZ	×	×	○	○
	公海	×	×	×	○

(表2)HNS基金の会計区分と拠出者

会計区分		拠出者
一般会計		固体ばら積み：年間2万トﾝ以上の受取人 その他のHNS：年間2万トﾝ以上の受取人
独立会計	石油会計	持続性油：IOPC基金設立条約上の年間15万トﾝ以上の油受取人 非持続性油：年間2万トﾝ以上のばら積みの非持続性油の受取人
	LNG会計	受取人 ただし、荷揚直前の権原者が受取人と合意した場合は、当該権原者
	LPG会計	年間2万トﾝ以上の受取人