

資料 4

2010 年 HNS 条約¹の国内法制化に向けた対応について

1. 2010 年 HNS 条約の概要

2010 年 HNS 条約は、船舶による海上運送中の HNS（化学物質、石油、LNG、LPG 等）により生ずる損害（人損、物損、環境汚染等。以下「HNS 損害」という。）を被った者に対し適正で迅速かつ効果的な賠償及び補償を確保することを目的としている。

2010 年 HNS 条約は、HNS 損害につき、船舶所有者に対し、無過失責任を課し、責任限度額を「1996 年の海事債権の制限に関する条約²」に定める金額から引き上げるとともに、損害賠償に対応するための責任限度額以上の保険（以下「PI 保険等」という。）への加入及びこれを証明する政府の証明書の船内備置きを義務付けている。また、船舶所有者の責任限度額を超える HNS 損害を補償するため、締約国の HNS 受取人からの拠出を原資とする「HNS 基金」の設立・運営につき定めている。さらに、HNS 損害を被った者の保護の観点から、保険者に対する直接請求権を認めているほか、HNS 損害の賠償の請求に係る裁判管轄権及びその判決の締約国間における相互承認等について規定している。

（参考資料 1）

2. 2010 年 HNS 条約の国内法制化による影響

2010 年 HNS 条約の国内法制化による関係主体への影響は以下の通りである。

- ：条約の国内法制化によりメリットとなる事項、責任の軽減等がなされる事項
- ：条約の国内法制化により新たに責任等が発生する事項、権利等について制限等が発生する事項

(1) HNS 損害を被った者

- HNS 損害を被った場合において、賠償を請求する相手が明確となる（第一義的には、船舶所有者が賠償を行う）。また、賠償額が船舶所有者の責任限度額を超えるような大規模な HNS 損害が発生した場合には、船舶所有者からの賠償に加えて HNS 基金から補償が支払われることとなる。
- 船舶所有者が賠償を拒んだり、賠償を行うための十分な資力がない場合であっても、HNS 損害を被った者は当該船舶所有者が加入する PI 保険等を提供する保険会社に対して直接賠償を請求することが可能となる。
- 船舶所有者が加入する PI 保険等を提供する保険会社と船舶所有者との間において保険金

¹ 1996 年に採択された「1996 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関連する責任並びに賠償及び補償に関する国際条約」（1996 年 HNS 条約）は未発効であるが、この一部を改正し、実施するため、2010 年に「1996 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関連する責任並びに賠償及び補償に関する国際条約の 2010 年の議定書」（2010 年 HNS 議定書）が採択された。2010 年 HNS 議定書の締約国は、同議定書に加え、同議定書によって改正された 1996 年 HNS 条約にも法的に拘束される。このため、①2010 年 HNS 議定書及び②2010 年 HNS 議定書によって改正され、実施される 1996 年 HNS 条約を一体的に示すものとして、便宜上、「2010 年 HNS 条約」という名称が用いられている。

² 「1976 年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する 1996 年の議定書」（発効済み。）により実施の義務を負う法体系に与えられた便宜上の名称を指す。

支払の免責等が発生した場合であっても、HNS 損害を被った者は当該保険会社に直接賠償を請求することが可能となる。

- 締約国の領海及び排他的経済水域内で生じた HNS 損害の賠償の請求のための訴訟は、損害発生国の裁判所に提起することとなる。
- HNS 損害の賠償の請求のために提起された裁判の判決は、締約国間で相互に承認されることとなる。

(2) 船舶所有者

- HNS 損害について船舶所有者は無過失責任を負うこととなる。
- HNS 損害のうち、人損を伴わない環境汚染損害、物損等に係る船舶所有者の責任限度額が高くなる。
- PI 保険等への加入及びこれを証明する政府の証明書の船内備置きが義務付けられ、当該証明書がなければ運航が許可されないこととなる。
 - ※ 締約国は、自国の港に入港（から出港）する船舶につき、非締約国を旗国とする船舶であっても、PI 保険等が効力を有していることを確保する義務を負う。
- 締約国の領海及び排他的経済水域内で生じた HNS 損害の賠償の請求のための訴訟は、損害発生国の裁判所に提起することとなり、HNS 損害を被った者によるフォーラムショッピングが回避される。

(3) 保険会社

- HNS 損害のうち、人損を伴わない環境汚染損害、物損等に係る船舶所有者の責任限度額が高くなることから、船舶所有者に支払う保険金の額が高くなる可能性がある。
- HNS 損害を被った者から直接賠償の請求がなされる可能性がある。
- 保険会社と船舶所有者との間の契約において保険金の支払の免責等が発生した場合であっても、条約に規定された免責事由に当たらなければ、HNS 損害を被った者に対して補償を支払う義務を負う。
- 締約国の領海及び排他的経済水域内で生じた HNS 損害の賠償の請求のための訴訟は、損害発生国の裁判所に提起することとなり、HNS 損害を被った者によるフォーラムショッピングが回避される。

(4) HNS 受取人

- 年間に一定量以上の HNS を受け取った事業者は、締約国政府に対して前暦年中の HNS 受取量を報告することとなる。
- 上記報告対象となる受取人は、HNS 受取量に応じて、HNS 基金の「管理費用」と「補償費用」について、前暦年中の受取実績に基づく拠出（原則は年一回）を行うこととなる。
- HNS 損害のうち、人損を伴わない環境汚染損害、物損等に係る船舶所有者の責任限度額が高くなること及び船舶所有者が無過失責任を負うことから、HNS 受取人が損害賠償の請求を受ける可能性が低くなる。

- 締約国の領海及び排他的経済水域内で生じた HNS 損害の賠償の請求のための訴訟は、損害発生国の裁判所に提起することとなり、HNS 損害を被った者によるフォーラムショッピングが回避される。

(参考資料 2)

3. HNS 基金の概要

(1) HNS 基金の補償の対象

HNS 基金の補償の対象は、①締約国の領海における HNS 損害（船舶の旗国、損害の種類を問わない。）、②締約国の排他的経済水域 (EEZ) における HNS 損害（非締約国船舶による損害の場合には、環境汚染損害に限る。）及、③公海又は非締約国の EEZ における締約国船舶による HNS 損害（環境汚染損害を除く。）及び④これらの損害の防止措置である。

(参考資料 3)

(2) HNS 基金の勘定区分

HNS 基金は、HNS の種類に応じて、一般勘定、石油勘定、LNG 勘定及び LPG 勘定の 4 つに分かれており、HNS 基金による補償は、HNS 損害の原因となった HNS の勘定から支払われる（例：LNG による HNS 損害は LNG 勘定が補償することとなるため、当該損害の補償のための拠出は LNG の受取人が行うこととなる。）。

(参考資料 4)

(3) HNS 基金による補償額と HNS 損害の蓋然性

HNS 基金による補償上限は 250 百万 SDR³（約 390 億円）であり、原則として船舶所有者の責任限度額を超える HNS 損害に対して補償されるものであることから、HNS 基金による補償額は、基本的に、HNS 基金による補償上限額 250 百万 SDR から、船舶所有者の責任限度額を差し引いた額となる。

国際 P&I グループ⁴（以下「IGPI」という。）は、2010 年 HNS 条約の作成過程において、2002 年から 2007 年までの間に発生した HNS 損害について調査⁵を行い、その結果として、当該期間に発生した 126 件の HNS 損害を 2010 年 HNS 条約の補償枠組に照らした場合、そのうち 2 件が船舶所有者の責任限度額を超えていることを示している。うち 1 件はブラジルにおいて発生したケミカルタンカーの事例、もう 1 件は米国において発生したプロダクトタンカーの事例であり、2010 年 HNS 条約の補償枠組に照らした場合の HNS 基金による補償額は、それぞれ、17.5 億円及び 9.4 億円と

³ SDR (Special Drawing Rights) : SDR とは全世界共通の通貨単位であり、2018 年 4 月 11 日時点で 1 SDR=約 156 円である。

⁴ 国際 P&I グループは、船舶に PI 保険を提供する世界 13 の P&I クラブのグループであり、トン数ベースで世界の船舶の 90%をカバーする。

⁵ ANALYSIS OF CLAIMS DATA ON LIST OF HNS INCIDENTS INVOLVING VESSELS ENTERED IN AN INTERNATIONAL GROUP MEMBER CLUB IN THE PERIOD 2002 – 2007 (Submitted by the International Group of P&I Clubs)

なっている。また、上記 126 件の HNS 損害の内訳は、一般勘定対象物質（ケミカル等）等が 46 件、石油が 41 件、LPG が 13 件、不明が 26 件となっている。

また、2018 年 4 月には、2010 年 HNS 条約に関するワークショップが開催され、IGPI のメンバーから、2002 年 1 月～2010 年 1 月までに 192 件の HNS 損害が発生し、これを 2010 年 HNS 条約の補償枠組みに照らした場合、HNS 基金からの補償対象となる HNS 損害は 3 件（上記ブラジル及び米国の 2 件を含む。）であった旨報告がなされた。

（4）HNS 基金の補償に係るチェック機能

2010 年 HNS 条約では、HNS 基金の下に締約国で構成する HNS 総会を設置することとなっており、HNS 基金からの補償については、原則として HNS 総会による確認が行われることとなる。

（参考資料 5）

（5）受取量の未報告及び抛出金未払への対策

2010 年 HNS 条約は、HNS の受取事実があるにもかかわらず受取量の報告を行わない締約国に対して、当該締約国が報告義務を履行するまでの間、いかなる事故に対する補償も行わない（ただし、人損に関する債権を除く。）旨を規定している。また、抛出金の支払が遅滞している場合には、未払金に利子を付すほか、基金が取立てのための適当な措置（訴訟等）をとる旨規定している。

【参考】貨物油による環境汚染損害については、油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約（以下「基金条約」という。）が存在している。基金条約には、「1992 年基金条約」（注：「1971 年基金条約を改正する 1992 年の議定書」により実施の義務を負う法体系に与えられた名称。）及び「1992 年基金条約の 2003 年の議定書」がある。2003 年の議定書では、2010 年 HNS 条約と同様、締約国が貨物油の受取量の報告義務を果たさない場合には基金からの補償を行わない旨が規定されている一方、1992 年基金条約にはこのような規定は置かれていない。1992 年の議定書及び 2003 年の議定書の締約国（2018 年 4 月末現在）は、それぞれ、115 개국及び 31 개국であり、両条約の締約国は一致しないため、1992 年の議定書のみ締結している国による報告義務違反については、今後さらに検討が必要と考えられる。なお、1992 年の議定書のみ締結している国による報告義務違反については、IMO 総会決議により、貨物油の受取量の報告義務が果たされない場合には、当該締約国の領海及び EEZ で発生した損害に係る当該締約国の当局による請求については補償を行わないことが決定されている。

（参考資料 6）

4. 2010 年 HNS 議定書の発効見通し

2010 年 HNS 議定書は、以下の要件を充足した後 18 ヶ月後に発効する。

- ① 12 개국以上の締結（うち 4 개국の船舶保有量が総トン数 200 万単位以上）
- ② 締約国が事務局長に報告する前暦年中の受取抛出貨物（一般勘定）の総量が 4,000 万トン以上に到達

2018 年 4 月末時点における締約国は、ノルウェー、トルコ、カナダの 3 개국であり、3 개국ともに 2017 年の IMO 報告の船腹保有量は 200 万総トンを超えている。また、3 개국の 2017 年の受

取抛出貨物（一般勘定）の合計は2,800万トンを超える。

一定量の受取抛出貨物（一般勘定）を有する一部 EU 加盟国は、2010 年 HNS 議定書の早期締結の意向を示している。

EU 加盟国以外にも条約の早期締結の意向を表明している国があることから、今後数年以内に発効要件が充足する可能性がある。

5. 2010 年 HNS 条約の国内法制化に対する国の方針

船舶の海難等に伴う海洋汚染への対応に係る国際的枠組みは、過去に発生した大規模海難の経験を踏まえ、①排出予防、②排出された場合の適切な防除、並びに③責任原則及び被害者補償により構築される。我が国は、関連条約の内容を、①及び②については全て、③については一部を国内措置済みである。

HNS の海上荷動量の増加に伴って HNS 運送船舶が増加する中、HNS 損害を伴う事故のリスクも高まっている。過去の事例では船舶所有者の責任限度額を超える HNS 損害の発生頻度は必ずしも高くはないが、我が国及び我が国の近隣国は HNS の主要な輸入国であることも踏まえ、万が一に備え、HNS 損害を被った者への補償の枠組みを構築することが重要であることから、関係する業界の理解を得た上で、2010 年 HNS 条約の国内法制化に向けた作業を早急に進めることが適当と考える。

また、HNS 基金の運用ルール⁶については、2010 年 HNS 議定書の締約国に決定権があることから、当該運用ルールの作成をリードする等、HNS 損害に係る国際的な補償の枠組みが適切に機能するよう対応していくことが重要と考える。

5. 依頼事項

2010 年 HNS 条約は、HNS 損害を被った者への補償を目的とするものであることから、上記 2 の関係主体のうち、HNS 損害を被った者以外については、責任や負担等が発生する枠組みとなっている。

上記 4 のとおり、2010 年 HNS 条約の国内法制化に当たっては、関係する業界の理解が必要であり、2010 年 HNS 条約の国内法制化に関する懸念点や上記の国の方針に対するご意見をいただきたい。

ご回答につきましては、2018 年 7 月 19 日（木）までに、次ページの連絡先の E-mail にお願
いいたします。また、条約の内容等につき、ご不明な点等ありましたら、電話・E-mail でお問
い合わせください。

頂いたご意見等につきましては、意見の提出者が分かることがないよう、その意見の内容の
取りまとめを行い、委員会資料（公表）とさせていただきます。

⁶ HNS 基金の運用ルールを定めるに当たり検討が必要となる事項としては、HNS 基金の管理費用に係る勘定別の配分方法、HNS 損害に対する HNS 基金の補償範囲等に関するクレームマニュアル等が想定される。

(連絡先)

公益財団法人 日本海事センター 企画研究部研究員 中村 秀之

電話 : 03-3263-9421

E-mail : h-nakamura@jpmac.or.jp

国土交通省 海事局 安全政策課 課長補佐 塩入 隆志

電話 : 03-5253-8631

E-mail : shioiri-t24r@mlit.go.jp

国土交通省 海事局 安全政策課 油濁対策係長 堀内 隆史

電話 : 03-5253-8616

E-mail : horuichi-t292@mlit.go.jp