

2010 年 HNS 条約（注）の国内法制化に係る論点

2018 年 4 月下旬から 6 月上旬にかけて、業界団体の皆様のご協力を賜り、事業者向け説明会を実施しました。その中で寄せられた主要なご意見・ご質問及びこれらに対する国土交通省の回答は以下の通りです。

（注）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ととなる。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。

意見・質問（論点等）	回答
<p>1. 内航船により HNS を受け取る HNS 受取人についても、HNS 基金への拠出を行うこととなる理由はなぜか。</p>	<p>2010 年 HNS 条約は、船舶による海上運送中の HNS により生ずる損害につき、賠償及び補償を確保することを目的とした条約であり、ここでいう「海上運送」は、原則として、<u>外航・内航の別を問いません</u>。これは、<u>外航・内航にかかわらず、海上運送である以上、HNS 損害のリスクが存在しているという考え方に</u>基づくものです。そのため、日本の<u>内航運送中に HNS 事故が発生した場合においても、船舶所有者からの賠償及び HNS 基金からの補償が行われることとなり、当該 HNS の受取人は HNS 基金への拠出の義務を負います</u>。</p> <p>※HNS 条約上、3 つの要件（①総トン数が 200 トン以下であること、②こん包された状態でのみ HNS を運送すること、③締約国の港等の間の航行に従事していること）を満たす船舶については、2010 年 HNS 議定書締結時に適用除外を宣言することが可能とされています。</p>
<p>2. 日本の船舶所有者・運航者が携わる船舶について、日本近海において HNS にかかる大きな事故は過去発生していないと考えるが、HNS 条約を国内法制化する場合、HNS 基金への拠出ばかりということになるのではないか。</p>	<p>日本近海に限らず、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ありません。一方、<u>我が国近海は、HNS を運送する船舶の主要な航路となっていること、海流の関係で漂流船舶が流されて来やすいことなどから、我が国近海は海難事故が多く発生する海域であり、必ずしも HNS 基金への拠出の義務のみを負い、補償を受けることが少ないとは言えないと考えています</u>。</p> <p>※IOPCF 基金においても、ナホトカ号事故をはじめ、日本は 2 件の事故で基金から補償を受けています。（1971 年 IOPC 基金については計 39 件）</p>
<p>3. HNS 条約を早期に国内法制化しなければならない理由はなにか。</p>	<p>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ます。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ありませんが、<u>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</u></p>

	<p>を得た上で、<u>2010年HNS条約の国内法制化に向けた作業を早期に進めることが適当</u>と考えております。</p> <p>また、<u>HNS基金の運用ルール</u>(資料3の参考資料 P5)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、<u>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</u>していくことが重要と考えております。</p>
<p>4. 被害者・HNS受取人(荷主)・船舶所有者のメリット、デメリットを整理してほしい。</p>	<p>2010年HNS条約のスキーム上、国内法制化を行う場合には、<u>特に被害者に大きなメリット</u>があります。</p> <p><u>船舶所有者</u>については、HNS損害について<u>無過失責任を負い</u>、そのうち<u>人損を伴わない環境汚染損害、物損等に係る責任限度額</u>が現状よりも高くなり、<u>保険への加入等が義務付けられる等の負担</u>がある一方、HNS損害を被った者によるフォーラム・ショッピングを回避できるとのメリットがあります。</p> <p><u>保険会社</u>については、船舶所有者の責任限度額が高くなることに伴い、<u>支払う保険金の額が高くなる可能性</u>があるほか、保険会社と船舶所有者との間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<u>HNS損害を被った者から賠償の請求が直接なされる可能性</u>がある等の負担がある一方、HNS損害を被った者によるフォーラム・ショッピングを回避できるとのメリットがあります。</p> <p><u>HNS受取人</u>については、<u>HNSの受取量の報告及びHNS基金への拠出が必要となる等の負担</u>がある一方、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、<u>HNS受取人が損害賠償の請求を受ける可能性が低くなる</u>とのメリットがあります。</p> <p>(詳細は 資料3の参考資料 P3、4)</p>
<p>5. HNS損害のうち人損、物損については、具体的にどのようなケースが考えられるか。</p>	<p>航行中の船舶からHNSに引火するケース、接触による腐食や有毒ガスを吸入し、船員等が死傷するケースが考えられます。また、引火や腐食により、洋上のブイ等などの海上施設、漁場の網などが破損するケースが考えられます。</p> <p>なお、非揮発性油による環境汚染損害については、他条約及びその国内実施法令により、既に対応がなされています。</p>
<p>6. 2008年以降に発生したHNS損害件数に関するデータはないのか。 (2002年～2007年の間のデータは資料2、P26に掲載)</p>	<p><u>2018年4月、2010年HNS条約に関するワークショップ</u>が開催され、IGPIのメンバーから、<u>2002年1月～2010年1月までに192件のHNS損害が発生し</u>、このうち、<u>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件であった旨報告がなされています</u>(資料2の2002年～2007年の間のデータは2件であったことから、<u>2007年～2010年1月の間に1件追加</u>されております。)</p>

<p>7. 非締約国の船舶が、締約国に入港しようとして、締約国の沿岸において事故を起こした場合、非締約国の船舶の所有者は賠償の義務を負うのか。</p>	<p><u>非締約国の船舶が締約国の領海又は排他的経済水域において事故を起こした場合であっても、2010年HNS条約が適用されます。つまり、当該船舶の船舶所有者は無過失責任を負い、2010年HNS条約上の責任限度額を上限とした賠償の義務を負うこととなります。</u></p>
<p>8. 受取量の未報告及び拠出金未払といった、HNS基金への拠出に係る不正についての対策は条約に定められているのか。</p>	<p>2010年HNS条約は、HNSの受取事実があるにもかかわらず<u>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、いかなる事故に対しても基金からの補償を行わない(ただし、人損に関する債権を除く。)</u>旨を規定しています。また、<u>拠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ます。</u></p> <p>なお、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。)が存在しています。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」があります。2003年の議定書では、2010年HNS条約と同様、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年の議定書にはこのような規定が置かれていません。</p> <p>(資料3の参考資料 P2)</p>
<p>9. 海外のHNS損害についてではなく、わが国国内でHNS損害が発生した場合にのみ補償が行われる、国内独自基金によって補償を行うという考え方はないのか。</p>	<p>国内独自基金で措置する場合、外国籍船舶が起こした事故について、<u>96LLMC上の物損の責任限度額が低い</u>ため、<u>基金による負担が大きくなる蓋然性が高いこと、海外の保険会社に直接請求ができない可能性が高いこと、国内判決の効力が国外で承認されないこと等</u>がデメリットとして考えられます。</p> <p>また、HNS受取人は他国のHNS損害については拠出を行う必要がない一方で、船舶所有者等による賠償等がなされない又は十分でない場合には独自基金による補償がなされることとなりますが、上記の理由から、<u>船舶所有者からも保険者からも補償に要した資金の回収が困難となるケースが発生</u>することが想定されます。</p> <p>(資料3の参考資料 P3)</p>
<p>10. HNS基金への拠出について、国費によって措置をするという考え方はないのか。</p>	<p>2010年HNS条約は、<u>第一義的に船舶所有者に無過失責任を課す</u>とともに、<u>損害が責任限度額を超える場合にはHNS基金が補償</u>することとし、その原資は、<u>損害の原因となったHNSの受取人が拠出</u>するとの枠組みになっています。これは、<u>HNSの海上運送に伴う損害の賠償は、事故の原因となった者及び損害を生じたHNS貨</u></p>

	<p>物の関係者によって行われるべきとの条約の理念に基づくものです。<u>国費によって HNS 基金への拠出を措置するという考え方はこの理念に沿うものではなく、事故の原因となった者やその関係者が特定されている中で、国がこれらの者に代わって損害を補償するという考え方は、この観点から<u>適当ではないと考えています。</u></u></p> <p>なお、HNS の流出事故に対しては国費での措置も行われており、例えば、HNS の防除に係る体制整備や、船舶から燃料油が流出し、地方公共団体が防除作業を実施した際に当該費用を船舶所有者から徴収できない場合に備えた補助金制度の構築などが挙げられます。</p>
<p>1 1. 船舶の燃料油由来の損害について規定した条約のような他の損害補償制度についても、本条約と同様に国内法制化の検討を進めるべきではないのか。</p>	<p>燃料油による損害については「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)、難破船の除去については「2007 年の難破した船舶の除去に関するナイロビ国際条約」(難破船舶除去ナイロビ条約)(条約名称はいずれも仮称。)が採択され、発効しています。両条約には国際基金による補償の枠組みは設けられていませんが、<u>船舶所有者に無過失責任を課し、責任限度額以上の保険の加入等を義務付ける旨の規定や、保険者に対する直接請求を認める旨の規定が置かれており、HNS 条約と共に、両条約についても、<u>国内法制化に向けた検討を行っています。</u></u></p>
<p>1 2. LNG について、輸出国であるオーストラリアやインドネシアといった国々の国内で事故が発生した場合、同じ締約国でも輸入国の側が拠出を行わなければならないというのは制度設計のうえで公平と言えるだろうか。</p>	<p>LNG 輸送については、ex-Ship 契約が多く用いられ、輸出国の事業者が海上運送の手配を一手に引き受けていると承知しています。そのため、2010 年 HNS 条約には、LNG については、権利者(輸出国の事業者)と受取者との間に事前の合意があり、かつ、その旨を締約国に通報している場合には、権利者が拠出することとなる旨の規定が置かれています。なお、この規定は、2010 年 HNS 議定書作成に向けた交渉の場で、我が国が、我が国国内の LNG 業界団体の意見を反映させるべく主張した結果、置かれたものです。</p>

資料3の参考資料

2010年HNS条約^(注)の国内法制化に係る論点

(注)2010年HNS議定書及び同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ための名称。

受取量の未報告及び拠出金未払への対策

受取量の未報告及び拠出金未払への対策

- 締約国による未報告の結果としてHNS基金における金銭上の損失が生ずる場合には、当該締約国が賠償責任を負う。
- 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果たすまでの間、いかなる事故に対する補償も行わない(人損に関する債権を除く。)。また、HNS基金による義務不履行の通告後一年以内に報告義務が遵守されなかった場合には、補償が永久に拒否される。

※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か国及び31か国であり、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。

例: 事故発生の前年の受取量が未報告の場合

基金による義務不履行の通告

未報告あり

未報告無し

補償不可

補償が永久に拒否

2021年

2022年

2023年

● HNS基金への拠出金支払が遅滞した場合には、基金が決定する利率で利子が付与される。

● 支払の遅滞が続く場合には、基金は取立てのための適当な措置(訴訟等)をとる。

2010年HNS条約の国内法制化による各主体への影響

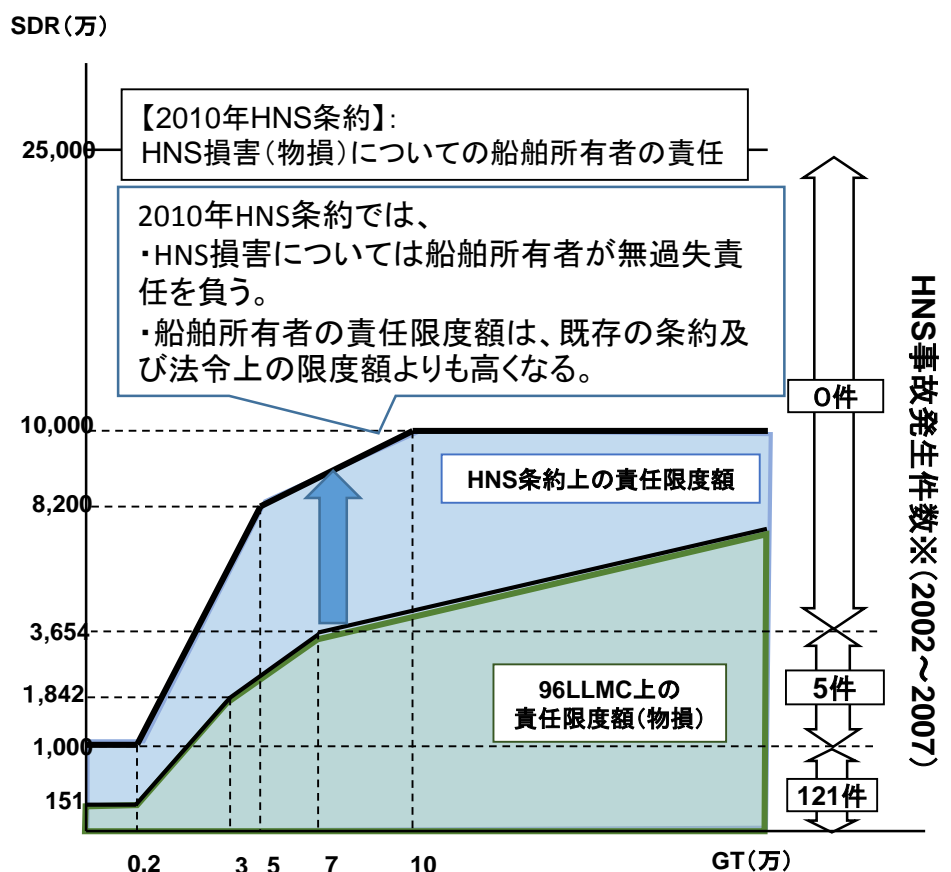
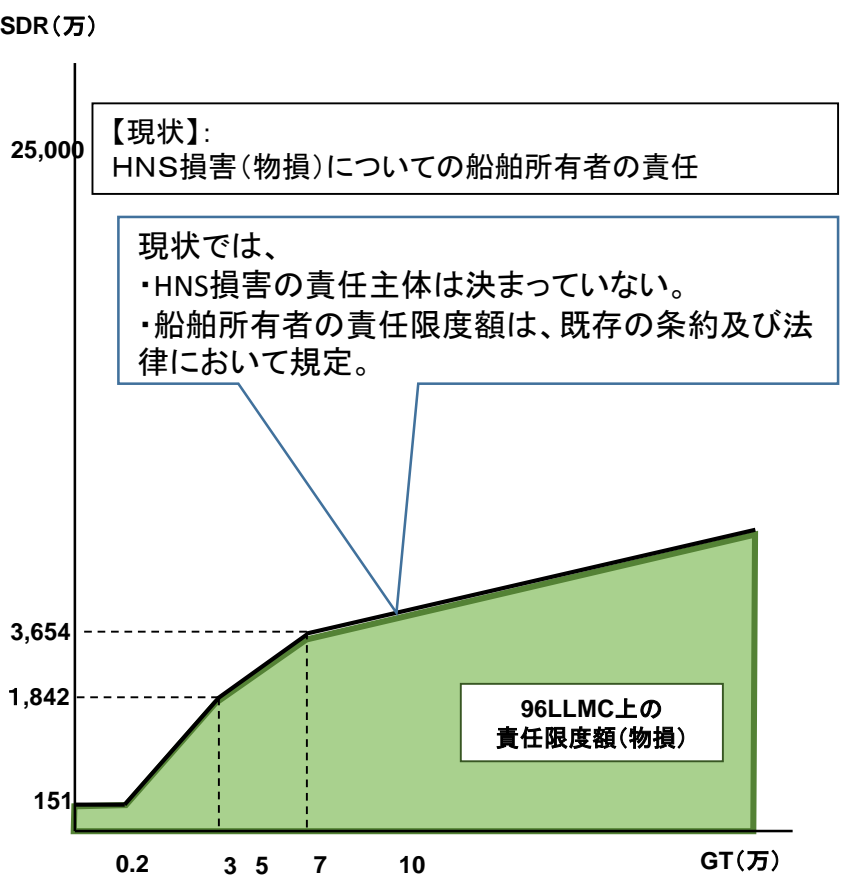
2010年HNS条約の国内法制化による影響は主体ごとに異なる。なお、米国においては、油濁損害への補償のため、政府及び州政府の一部が独自の基金を設立。

①現状、②条約の国内法制化を行う場合、③独自措置をとる場合のそれぞれにおける各主体への影響としては、以下が想定される。

対応 オプション 主体	現 状 青: 条約に対して現状は義務等がない事項 赤: " デメリットとなり得る事項	条約の国内法制化 青: 現状に対しメリットとなり得る事項 赤: " 新たに生じる義務等	独自措置 ※米国OPA90等を参考とした場合の想定 青字: 条約に対して同等又はメリットがある事項 赤字: " デメリットとなる事項
被害者等	<ul style="list-style-type: none"> 責任主体が不明確で、船舶所有者による賠償が確保されていない。 外国船舶による損害について、請求・裁判に係る手続が不明確であり、国内判決の効力は国外では確保されない。 	<ul style="list-style-type: none"> 責任主体が明確となることから、損害賠償を請求すべき相手が明確となる。 船舶所有者と保険者との間において免責等が発生した場合であっても、保険者への直接請求が可能となる。 大規模損害等が発生した場合には、国際基金からの補償を受けることが可能となる。 請求・裁判に係る手続が明確となり、判決が締約国間において相互承認される。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模損害等が発生した場合には、我が国独自基金からの補償を受けることが可能となる。 保険者への直接請求ができず、請求・裁判に係る手続が不明確であり、国内判決の効力は国外では確保されない。
船舶所有者	<ul style="list-style-type: none"> 責任集中がなされておらず、損害賠償のための保険加入の義務はない。 被害者等によって各国等で訴訟が提起されるフォーラムショッピングが発生する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 責任集中がなされ、損害賠償のための保険加入の義務を負う。 人損を伴わないHNS損害について、現状の責任限度額よりもHNS条約に基づく責任限度額の方が高くなる。 被害者等によって各国等で訴訟が提起されるフォーラムショッピングが回避できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 我が国船舶及び我が国入港船舶等についてのみ、責任集中がなされ、損害賠償のための保険加入の義務を負う。 被害者等によって各国等で訴訟が提起されるフォーラムショッピングが発生する可能性がある。
HNS受取人	<ul style="list-style-type: none"> 国際基金に拠出する義務はない。 損害が発生した場合には、損害賠償請求を受ける可能性がある。 被害者等によって各国等で訴訟が提起されるフォーラムショッピングが発生する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 国際基金に拠出する義務を負う。 他国で発生した損害についても国際基金から補償が行われるため、拠出の義務を負う。 人損を伴わないHNS損害について、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への責任集中により、損害賠償の請求を受ける可能性が低くなる。 被害者等によって各国等で訴訟が提起されるフォーラムショッピングが回避できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 他国で発生した損害については独自基金からは補償は行われなため、拠出の義務を負わない。 我が国独自基金に拠出する義務を負う。 船舶所有者による賠償がなされない場合、独自基金による補償が想定されるが、船舶所有者からも保険者からも回収は困難となる可能性がある。 被害者等によって各国等で訴訟が提起されるフォーラムショッピングが発生する可能性がある。

HNS基金に拠出を行うHNS受取人は単純に負担が増加するだけなのか

- HNS損害について、現状では責任主体は決まっておらず、船舶所有者の責任は下記図の緑色部分に制限されることから、これを超えるHNS損害が発生した場合には、船舶所有者以外の関係者(HNS受取人等)にも請求が及ぶ可能性。
- 2010年HNS条約を国内法制化する場合、船舶所有者の責任限度額が高くなり、かつ、船舶所有者が無過失責任を負うこととなるため、船舶所有者以外の関係者(HNS受取人等)が損害賠償の請求を受ける可能性が低くなる。



※2010年HNS議定書の交渉時(2008年)において、IMOからの要請に基づきInternational Group of P&I Clubs (IGPI)が集計したデータによる。

HNS基金総会の構成員は2010年HNS議定書の締約国であり、総会の会期には年1回の通常会期及び締約国の要請により開催する臨時会期の2種類がある。

油汚染損害補償国際基金の前例等を踏まえると、HNS基金総会では、以下の規則等の検討が想定される。

- クレームマニュアルの作成
- 運転資本(Working Capital)の決定
- 内部規則の決定
 - 請求に対する事前支払や信用供与を行う際の限度額等
 - 事務局長等の判断のみで支払うことが可能な請求の限度額
 - 拠出金の支払時期、方法等に関する手続
 - 拠出金の支払遅滞に対する利子率
 - HNS基金による補償を行わないこととなる、締約国の報告義務等が未履行とされる場合
 - 事務局長の任務 など
- 財務規則の決定
 - 資産運用方法の制限(定期預金等)及び運用可能な金額の上限
 - 予算の費目間での流用が可能な割合
 - 外部監査機関、投資アドバイザー機関の設置 など
- 手続規則の決定
 - 総会の招集手続 など
- その他
 - 本部協定(裁判権からの免除など)
 - 職員規則の制定(規則、任免や報償など)