

HNS 条約議定書案について

国際油濁補償基金
法務審議官 露木伸宏

HNS 条約

HNS 条約は、国際海事機関(IMO)により採択された「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対する責任並びに賠償に関する国際条約(仮訳)」のことであり、危険(Hazardous)、有害(Noxious)、物質(Substances)の頭文字を取り HNS 条約と略称されている。HNS 条約は、危険物質及び有害物質(以下「HNS」)を運送する船舶の事故により引き起こされる損害について、適正、迅速かつ効果的な補償の履行の確保を図ることを目的としている。対象となる損害は、人の死亡又は身体の障害、財産の損失又は損害、防止措置の費用、環境損害回復のための合理的措置の費用等である。

HNS 条約の進展

油濁損害について 1969 年民事責任条約(CLC)、1971 年基金条約(FC)により国際補償体制が整えられた後、IMO は HNS の海上輸送による損害補償に関する条約制定を最優先課題として取組み HNS 条約案が作成されたが、1984 年開催の外交会議では条約採択には至らなかった。

IMO はその後も作業を続け、1996 年の外交会議において HNS 条約が採択された。

IOPC 基金事務局は、条約採択時の決議により HNS 基金の設立支援等の任務を与えられており、IMO とともに条約発効に向け努力してきている。

2007 年には IOPC 基金総会で設置された HNS フォーカスグループが条約修正の検討を開始した。

2008 年に IOPC 基金は HNS 条約を改正する議定書案を IMO に提出し、IMO は法律委員会において議定書案の検討を行い、2009 年の IMO 総会で外交会議開催が決定された。

本年 4 月 26 日～30 日、議定書案採択のため外交会議がロンドンの IMO 本部で開催される。

補償限度額

HNS 条約では、CLC/FC の責任及び補償制度を踏襲し、第 1 層の船主責任及び第 2 層の HNS 基金からの補償を規定している。CLC/FC と異なり、HNS 条約は 1 条約で 2 層の制度を定めている。

第 1 層の船主責任については、船舶の総トン数に応じて船主は責任を制限することができる。

船舶の総トン数 2,000 トンまでは一律 1,000 万 SDR(1,530 万米ドル)が限度額で、以後 5 万トンまで 1 トン増加する毎に 1,500SDR(2,300 米ドル)ずつ限度額が増加し、5 万トンを超えると 1 トン増毎の増加は 360SDR(552 米ドル)と少し緩やかになる。10 万トン以上の船舶については 1 億 SDR (1 億 5,300 万米ドル)で、この額が船主責任の最高限度額である。

第 2 層の HNS 基金の補償限度額は、2 億 5,000 万 SDR (3 億 8,300 万米ドル)である。

CLC/FC 制度との比較

HNS 条約と CLC/FC 制度とを比較してみると、基本的構造は同様であるがいくつか異なる。第 1 に、対象物質について、ばら積み、梱包形態ともに多様で広範囲であること。

第2に、補償対象について、汚染損害以外の補償請求も対象としており、例えば死亡及び身体損害、火災や爆発等も含まれていること。

第3に、対象物質の多様であることに伴い、HNS 基金への拠出制度が IOPC 基金よりはるかに複雑となっていることがあげられる。

CLC/FC 制度との比較 補償限度額の比較

補償限度額を比較してみると、船主責任の下限が HNS 条約は 1,000 万 SDR に対して CLC450 万 SDR、同上限は HNS 条約 1 億 SDR に対して CLC8,977 万 SDR と、HNS 条約の方が高い。

基金の補償限度額では、HNS 基金は 2 億 5,000 万 SDR で 1992 年基金の 2 億 300 万 SDR より高いが、追加基金の限度額 7 億 5,000 万 SDR には及んでいない。

HNS 条約議定書案

HNS 条約議定書案は HNS 条約の一部を修正するものであり、採択後 10 年以上経つ条約の発効を図るために主要課題を解決することを目的としている。

主要課題は 3 つあり、「受取人」の概念、LNG 会計への拠出、拠出貨物受取量の未報告である(順不同)。他の修正も含め、HNS 条約の基本構造を変更するような全体的修正ではない。

「受取人」の概念 課題 1

HNS 条約の課題の 1 つ目は「受取人」の概念である。HNS 基金への拠出を行うこととなる受取人については、HNS 条約第 1 条第 4 項で「加盟国内の港またはターミナルにおいて荷揚げされる拠出貨物を物理的に受け取る者」とされている。

課題となるのは梱包形態 HNS の場合で、報告管理上の負担が発生することが危惧されている。具体的には、梱包形態 HNS に該当するコンテナ貨物やタンクローリー貨物の場合、物理的に受け取る者はターミナルオペレーターであるのか、RORO 船利用で自走し上陸する場合は誰が物理的に受け取るのか等の点である。

ばら積み HNS と梱包形態 HNS

HNS については第 1 条第 5 項に定義されており、船舶により貨物として輸送される物質 (substances)、原料(materials)及び物品(articles)で、カテゴリー別に掲げられている。また、ばら積み輸送された貨物の前航海の残留物も HNS に含まれている。

貨物形態から、ばら積み HNS(Bulk HNS)及び梱包形態 HNS(Packaged HNS)に二分される。

ばら積み HNS には、ばら積みで輸送される石油類、有害液体物質、危険液体物質、液化ガス類、引火点の低い液体物質、固体ばら積み貨物(ばら積みでのみ危険な物質を除く)があり、それぞれ MARPOL73/78 条約の付属書や SOLAS 条約の Code 等を引用し定義されている。

梱包形態 HNS は、IMDGCode の適用のある梱包形態の危険物質及び有害物質である。

対象となる HNS は、具体的物質名を列挙することは非常に困難であるが、総数 6,000 以上と言われている。

「受取人」の概念 議定書案による解決 1

議定書案では「受取人」の概念に関する課題について、次の解決を図っている。

報告の課題に対し、梱包形態 HNS については HNS 基金からの補償対象とするが、HNS 基金への拠出責任を負わない、つまり拠出すべき報告対象貨物から除外し「受取人」についても報告不要とする内容である。(議定書案第 1 条第 2 項)

この案によると、梱包形態 HNS に関する事故が発生した場合 HNS 基金は船主責任限度額を越える分についての補償を支払うが、梱包形態 HNS 「受取人」からの拠出はないので、ばら積み HNS 「受取人」の負担がその分増加することとなる。このため、当該部分に関するばら積み HNS の「受取人」の拠出額増加を緩和するため、梱包形態 HNS については船主責任限度額を増額する改正規定も同時に盛り込まれている。増額の金額は議定書案では決められておらず、外交会議の際に決定される予定である。(議定書案第 7 条)

LNG 会計への拠出 課題 2

課題の 2 つ目は LNG 会計への拠出である。問題となるのは、LNG 会計への拠出者が加盟国の管轄内に所在しない場合があり、このため拠出金支払の執行ができない点である。

HNS 基金への拠出者

HNS 基金への拠出者については、物質ごとに次のように定められている。

LNG 及び持続性油以外の HNS については、拠出貨物の物理的受取人である。持続性油については、FC の適用があるため 1992 年基金への拠出義務者とされている。

LNG については他の物質と異なっており、受取人ではなく、荷揚直前に LNG 貨物の権原を有していた者(Titleholder)とされている。このため Ex-Ship 契約の場合、荷揚げまでは輸出者が権原を有しているため拠出義務者は輸出者となる。権原保有者が貨物の輸出国に所在する場合、HNS 条約加盟国の管轄権が及ばず拠出金の支払いを担保でできないケースが生じるおそれがある。

LNG 会計への拠出 議定書案による解決 2

LNG 会計への拠出について、議定書案では次の解決を図っている。(議定書案第 11 条)

LNG 会計への拠出者についても、LNG 貨物の受取人、すなわち他の貨物と同様の物理的受取人に変更し、これを原則としている。

一方、LNG 貨物の権原保有者(Titleholder)が拠出を行うことも 2 つの条件の下で認めている。条件とは、権原保有者が拠出を行うべきことについて権原保有者と受取人との間で合意があること、及び、受取人が当該合意について加盟国に通知していることである。この場合において、権原保有者が拠出の全部又は一部を支払わないときは、受取人が拠出を行わねばならない。

拠出貨物量の未報告 課題 3

課題の 3 つ目は拠出貨物量の未報告で、HNS 条約を批准した 14 カ国のうち、義務である拠出貨物量を報告済の国が 2 カ国だけという点が問題である。

条約発効後の HNS 基金との関係で見ると、未報告国は条約上の義務を果たしていない一方で、事故により損害が発生した際には未報告国に所在する補償請求者であっても HNS 基金から補償を受ける資格がある、という公平上の問題がある。

また、条約発効要件の一つが拠出貨物量報告に関連しているため、そもそも条約発効要件を充足したか否かについての判断が困難となる。

HNS 条約の発効要件

HNS 条約の発効要件は、次の 2 つの条件が満たされた日の後 18 ヶ月と規定されている。

少なくとも 12 カ国(うち 4 カ国は 200 万総トン以上の船舶を保有している国)による批准等の意思表示、かつ、これらの国の前暦年における拠出貨物受取量の合計が 4,000 万トン以上であること、の 2 つである。

現在までに、14カ国がHNS条約を批准し1番目の条件は満たされているが、条件2番目については抛出貨物量について未報告の国があるため確認できない状況にある。

抛出貨物量の未報告 議定書案による解決3

抛出貨物量未報告の課題について、議定書案では次の解決を図っている。

未報告国における損害等に係る補償請求者については、当該加盟国が抛出貨物量の報告を完了するまでHNS基金からの補償を支払わないこととしている。(議定書案第14条)

これは、油濁損害に関する追加基金議定書において導入された制度と同様のものである。

また、批准等の後に抛出貨物量を未報告の国については、報告がなされるまでの間、当該国について締約国たる地位を保留することとされている。(議定書案第20条第7項)

この結果、批准後貨物量データを未報告の国は、条約発効要件の判断に際して除外されることとなるため、報告済の国についての抛出貨物量合計で判断がなされることとなる。

結論

国際油濁補償制度は、1992年両条約による体制が全般的に有効に機能してきており、追加基金により補償も充実している。このため、HNS条約を含む他の条約のモデルともされている。

HNS条約議定書案については、HNS条約の課題を解決する目的で作成されており、本年4月のIMO主催外交会議において採択されることが期待されている。議定書の採択により1996年HNS条約は一部修正され2010年HNS条約となり、条約の発効が促進されると見込まれている。

さらに詳しい情報については、IOPC基金ウェブサイト(www.iopcfund.org)をご参照いただければ幸いである。