

## 〔論 説〕

# 1996年有害危険物質の海上輸送に伴う 損害についての責任と補償に関する国 際条約（HNS条約）の成立

藤田友敬

## はじめに

## 1 HNS条約の成立までの道のり

- (1) 前史
- (2) 1984年草案以後の進展
- (3) 政治的状況の変化
- (4) 1996年外交会議における審議の概要

## 2 HNS条約の基本的な枠組み

- (1) HNS条約の目的と特徴
- (2) 二段階の補償システムの経済的意味
- (3) 荷主の多様性

## 3 条約の適用の範囲

- (1) 総説
- (2) 「有害危険物質（HNS）」
- (3) 「損害」
- (4) 「海上輸送」
- (5) 適用除外

## 4 有害危険物質にかかる事故に対する船主の責任

- (1) 総説
- (2) 責任原則
- (3) 責任制限
- (4) 強制保険
- (5) 時効と管轄

## 5 HNS基金

- (1) 総説
- (2) HNS基金による補償
- (3) HNS基金への拠出
- (4) HNS基金の組織及び職務等
- (5) 時効と管轄

## 6 発効要件と改正手続

- (1) 発効要件
- (2) 改正手続

むすび

## はじめに

1996年4月15日より5月3日にかけて、ロンドンの国際海事機関（International Maritime Organization；以下IMOと略称する）本部において、1996

年有害危険物質および責任制限に関する国際会議 (International Conference on Hazardous and Noxious Substances and Limitation of Liability, 1996) が開催され、IMO のメンバー国、準メンバー、国連の関係団体、政府間機関、非政府機関が参加した<sup>1,2</sup>。この会議は、(1)1996年有害危険物質の海上輸送に伴う損害についての責任と補償に関する国際条約 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996; 以下 HNS 条約と略称する)、及び(2)1976年海事債権の責任制限に関する条約を改正する議定書 (Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976) という二つの条約の採択のための討議を行うことを目的としており、最終的に両条約は採択された。もっとも審議に充てられた時間のほとんどは(1)に費やされた。(2)も、1976年以来20年ぶりの責任限度額の引き上げという重要な意義を有するものではあったが、具体的な数字以外には主たる争点が残されていなかった<sup>3</sup>のに対して、(1)には未解決の争点が山積みだったからである。

本稿は、ついに成立をみた HNS 条約の概要を紹介するものである<sup>4</sup>。資料的な価値をも考え、最終的に採択された条約条文の紹介・説明に加えて、外交会議に提出された条約草案<sup>5</sup>、会議での争点や各国の主張(場合によっては過去の法律委員会での議論)にもできるだけ言及したい。叙述の順序は、次の通りである。まず、HNS 条約の成立に至る経緯を紹介した上で(1)、HNS 条約の基本的な枠組みについて説明する(2)。ついで条約そのものの内容を、条約の適用範囲(3)、船主の責任(4)、HNS 基金による補償(5)、条約の発効要件と改正手続(6)に分けて説明する。

なお本稿では HNS 条約の他、しばしば出てくる条約については、次のような略称を用いる。1969年油濁損害に対する民事責任についての国際条約→1969年民事責任条約、1971年油濁損害の補償のための国際基金の設立についての国際条約→1971年基金条約、1969年油濁損害に対する民事責任についての国際条約を改正するための1992年議定書によって改正された1969年油濁損害に対する民事責任についての国際条約→1992年民事責任条約、1971年油濁損害の補償のための国際基金の設立についての国際条約を改正するための1992年議定書によって改正された1971年油濁損害の補償のための国際基金の設立についての国際条約→1992年基金条約(また以上をまとめて指す場合には油濁関係条約とする)。1976年海事債権の責任制限に関する

条約→1976年責任制限条約、1996年海事債権の責任制限に関する条約を改正する議定書→1996年責任制限議定書

1 わが国からも、沼田貞昭(駐英公使)、大森寿明(運輸省海上交通局審議官)、谷川久(成蹊大学教授)、篠村義夫(造船協会)各代表を始め、筆者を含む総勢44名の代表団が参加した。

2 参考までに参加国・団体を挙げておく。メンバー国として、アルジェリア、アンゴラ、アルゼンチン、オーストラリア、バングラデシュ、ベルギー、ブラジル、ブルガリア、カナダ、チリ、中国、コロンビア、コンゴ、コートジボアール、クロアチア、キューバ、キプロス、北朝鮮、デンマーク、エクアドル、エジプト、エルサルバドル、フィジー、フィンランド、フランス、ガボン、ドイツ、ガーナ、ギリシャ、ギニア、インド、インドネシア、イラン、アイルランド、イスラエル、イタリア、ジャマイカ、日本、ラトビア、リベリア、マレーシア、メキシコ、モロッコ、ナミビア、オランダ、ニュージーランド、ナイジェリア、ノルウェー、パナマ、ペルー、フィリピン、ポーランド、南朝鮮、ロシア、サウジアラビア、シンガポール、スロバキア、ソロモン諸島、南アフリカ、スペイン、スウェーデン、スイス、シリア、タイ、チュニジア、トルコ、ウクライナ、イギリス、アメリカ、ウルグアイ、バヌワツ、ベネズエラ、ベトナム。準メンバーとして、香港。国連から、国連環境計画(UNEP)。政府間機関からのオブザーバーとして、OECD、EEC、アラブ連合、国際油濁基金。非政府機関として、国際船主協会(ICS)、国際海上保険組合(IUMI)、国際商業会議所(ICC)、万国海法会(CMI)、国際港湾協会(IAPH)、バルト海国際海事会議(BIMCO)、国際船級協会(IACS)、国際貨物取扱協会(ICHCA)、ヨーロッパ化学産業会議(CEFIC)、ラテンアメリカ船主協会(LASA)、石油会社国際海事評議会(OCIMF)、国際航行制度協会(IAIN)、保険再保険国際協会(BIPAR)、国際船長連合(IFSM)、独立タンカー船主国際協会(INTERTANKO)、国際P&Iクラブ、国際タンカー船主汚染連盟(ITOPF)、自然と天然資源保存のための国際連合(IUCN)、海洋保護についての諮問委員会(ACOPS)、ガスタンカーとターミナルオペレーター国際協会(SIGTTO)、国際道路運送協会(IRU)、ドライカーゴ船主国際協会(INTERCARGO)、イベロアメリカン海事法機関(IIDM)。

3 もっとも HNS 条約との調整(リンクエージ問題)についての争点はあった。  
4 本条約の簡単な紹介として、邦語のものとして、運輸省海上交通局外航課「危険及び有害物質並びに責任制限に関する国際会議(HNS 条約採択外交会議)、開催さる」NBL591号4頁がある。

5 今回の外交会議に提出された条約草案は、LEG/CONF.10/6/(a)なる文書に収められている。

## 1 HNS 条約の成立までの道のり

### (1) 前史<sup>6</sup>

#### HNS 条約構想の誕生

有害危険物質を広くカバーする国際条約を作るという構想自体は、そう新しいものではない。1969年民事責任条約を採択した外交会議では、石油以外の有害危険物質による汚染損害の賠償責任に関する条約の作成に向か政府間海事協議機関（IMCO；IMO の前身）が努力を続ける旨の決議が早くも採択されている<sup>7</sup>。これを受け、第7回法律委員会においても、この問題は優先事項とされ、加盟国には有害危険物質の海上輸送の現状と事故の実態に関する質問状が送られた。しかし、各国が必ずしもこの問題に熱心でなかったこと、また法律委員会が他の条約草案<sup>8</sup>のための議論に忙殺されていったこともあり、実質的な審議は1976年以降に持ち越されることとなつた。

#### 1984年草案と外交会議

1977年、有害危険物質の海上輸送によって引き起こされる損害に関する包括的な国際条約の制定を最優先課題と決定したIMO<sup>9</sup>は、その後精力的に議論を重ねた。1982年2月の第47回法律委員会は最終的な条約草案を作成し<sup>10</sup>、1984年には外交会議が召集された<sup>11</sup>。しかし、結局この草案は採択されることはなく、代りに、IMOにおいて新条約の作成に優先的に取組み、できるだけ早く次の外交会議を開催することを勧告するという旨の決議が採択されたことどまつた<sup>12</sup>。1984年会議での草案の不採択の原因についてはいろいろなことが指摘されている<sup>13</sup>。一つには、この外交会議では1969年民事責任条約と1971年基金条約の改正も議題とされており、むしろこちらに重点がおかれたため、HNS条約には十分な時間を割けなかつたこともあるが<sup>14</sup>、そもそも問題の重大さと複雑さにも関わらず、草案の作成にかけられた時間が短く、十分なつめがなされていなかつた<sup>15</sup>。さらには、この時点では未だ大規模なHNS事故も存在していなかつたため、このような条約を求める政治的な動きが弱かつたことも指摘されている<sup>16</sup>。

### (2) 1984年草案以後の進展<sup>17</sup>

1984年の失敗の後も、HNS条約は、IMOの最優先議題であり続けた

が、議論はなかなか進展しなかつた。しかし、第64回法律委員会（1991年3月）に至り、11ヵ国の共同提案という形で条約の草案が提出され<sup>18</sup>、これを基に検討が進められることとなつた。その後もとりわけ補償基金をめぐる部分については議論は難航し、少なくとも補償基金の部分を含めた完全な形での条約は日の目を見ることはないのではないかという悲観的な見方もないではなかつた<sup>19</sup>が、補償基金に関する3ヵ国の共同提案<sup>20</sup>などを経て議論が進み、ついに第72回法律委員会（1995年4月）は、もはや十分に討議は尽くされたと判断し<sup>21</sup>、条約草案<sup>22</sup>が外交会議にかけられることとなつたのである。しかし、この草案には、(1)条約に取り込まれるべき有害危険物質の範囲（とりわけ大量に輸送される低リスク物質（特に石炭）の取り扱い）、(2) HNS基金の中で独立会計とされるべき物質の範囲、(3)既存の一般的船主責任制限制度との関係（いわゆるリンクージ問題）、(4)責任限度額の決定といった、決着をみていくつもの争点が残されており、外交会議に課せられた役割は少なくなかったのである<sup>23</sup>。

### (3) 政治的状況の変化

1984年会議の後の10数年の間に、HNS条約をめぐる政治状況も相当変化し、さまざまな思惑が交錯したようである。国際世論が環境問題に対して寄せる関心が飛躍的に高まつたことは言うまでもない<sup>24</sup>が、今回の外交会議との関係で、ひとつ見落としてはならないのはEU/ECの役割である。過去10年にわたり、EU/ECは環境問題に関する規制について強い関心を示し、さまざまな規制立法を行ってきた<sup>25</sup>。もしここでIMOがHNS条約の採択に失敗したなら、代ってEU/ECがこの領域の規制に乗り出すことは十分に考えられた<sup>26</sup>。そしてその場合には、おそらくはより厳しい内容の地域的な規制が誕生してしまう可能性が強かつた。各国ともこのようない地盤主義の悪夢<sup>27</sup>に対する強い懸念を有していたことが、今回の外交会議でHNS条約を採択することに対するプレッシャーとして働いたのである。さらに、IMOとしても、過去20年に渡る努力にも関わらず今回も<sup>28</sup>また採択に失敗したなら、海事法分野の国際条約を作成する専門機関としての鼎の軽重が問われることにもなりかねなかつたことから、採択に熱心であったという事情もあつた。

(4) 1996年外交会議における審議の概要<sup>29</sup>

## 冒頭手続

会議は、1996年4月15日午前、ロンドンのIMO本部において開始された。まず、その冒頭の本会議において、本会議議長(president)として、スイスのW. Müller博士が選出された<sup>30</sup>。さらに本会議は、HNS条約および1996年責任制限議定書の審議のための全体委員会(Committee of the Whole)を設置し、その議長としてカナダのA. H. E. Popp氏が選出された<sup>31</sup>。また起草委員会(Drafting Committee)の議長として、オーストラリアのR. P. Balkin博士<sup>32</sup>が選出された。

## 争点に関する意見表明：外交会議第1週前半

議長から、(1)特定の物質の適用除外、(2)液化石油ガス(LPG)に関する独立会計、(3)いわゆるリンクエージ問題(HNS条約上の責任制限と他の責任制限条約との関係をめぐる議論)と責任限度額、(4)発効要件といった対立が予想される争点についての検討が始められ、これは17日午後まで続いた。これは、特に何かを決定するためというよりは、各国のスタンスを確認した上で、非公式な交渉の進展を期待するという意味合いが大きかったように思われる。

その結果は、まず(1)については、石炭等のいわゆるMHB物質(ばら積みでのみ危険な物質 後述③(2)参照)の適用除外が議論され、多数は除外に賛成であることが判明した。しかし、この点をめぐる最終的な結論は出されることはなく、決定は延期された<sup>33</sup>。ついで、放射性物質の扱いも議論されたが、これも結論は出されずに非公式の作業グループが設けられることとなった。次に(2)については、LPGの独立会計を支持する国が多数であることが判明したが、やはり最終的な決定は延期された<sup>34</sup>。(3)の問題についても、いろいろと一般的な意見が出されたが、特に結論を出さないまま、決定は延期された<sup>35</sup>。(4)についても、最終的な決定は延期されたが、締約国数だけでなく、輸送貨物の量も考慮するような方式を採用すべきであることが望ましいことが概ね確認され、非公式の作業グループを設けて、その方向で細部を詰めることになった<sup>36</sup>。

## 逐条的な検討：外交会議第1週後半

4月17日の午前中から4月22日の午前まで、全体委員会は、HNS条約の

個別的な条文(特に草案では、最終的に決着が着いておらず、[ ]が残されたままの条項を中心に)の検討を行った(第一読会)。立場の対立が決定的な争点については非公式な交渉が進展することを期待しつつ、まずは比較的簡単に決められそうな部分が固められて行ったのである<sup>37</sup>。他方、より実質的な検討の必要な項目については、全体会議で議論を続けることを避け、非公式の作業グループを設け、関係国との間の非公式な折衝が頻繁に行われることとなる<sup>38</sup>。

## 非公式グループを中心とした検討と決定：外交会議第2週～第3週

4月22日の午前に一応条文の検討が一通り済んだところで、起草委員会及び各種の非公式の作業グループが個別問題の検討を進めることとなった。4月23日以後、全体委員会はしばしば休止し、実質的な議論は、全体委員会からこれらのグループへと移行してゆく。これらのグループからの報告を受け、第3週の始めまでに、全体委員会でこれまで結論が留保されて来た争点について随事決定が下されていった。

## \*この期間の主たる決定事項

**時効** 4月23日午後に、時効に関する作業グループによる口頭の報告がなされた。報告内容は、一般論としては了承され、起草委員会に委ねられた。

**受取人の定義** 4月24日、受取人の定義に関する作業グループからの報告<sup>39</sup>があり、その提案が採用され、条文の文言の詳細については起草委員会に付託された。

**HNS基金への拠出の方式** 4月23日午後、独立会計からの拠出の在り方をめぐって議論がなされ、また発効要件に関する作業グループからの報告にそって、検討がなされた。ここで、大枠は決まったものの、さらに作業グループによる検討が続けられることとなった。翌24日にも、拠出に関する作業グループからの報告<sup>40</sup>および新たな条文の提案<sup>41</sup>がなされたが、議論は翌日に持ち越されることになった。25日にも、前日に続いて拠出のスキームについての議論が行われたが、やはり最終的結論には至らなかった。29日午後、全体会議は、拠出に関わる条文の大部分(ただし発効要件に関わる部分を除く)を採択した。

**船主の免責要件** 4月24日、船主の免責要件(貨物が有害危険物質である旨の通知がなかった場合)をめぐる作業グループからの報告<sup>42</sup>があり、その提案が基本的に採用され、起草委員会に付託された。

**改正手続** 4月25日、改正手続に関する作業グループの提案<sup>43</sup>を受け、条約改正の手続についての一応の合意がなされ、採択された。最終的には、29日の

午後に決定された。

**小型船の免責** 4月24日、小型船をめぐる作業グループからの報告<sup>44</sup>があり、小型船と内航の適用除外について議論がなされたが、これについては決定はなされなかった。この問題については、なかなか決着を見なかつたが、4月30日に入り、ようやく作業グループの提案が、全体会議で承認された<sup>45</sup>。

**MHB 物質** 4月25日には、長らく決定が留保されていたMHB物質の適用除外についての議論がなされた。これらの物質の完全な適用除外に抵抗する数か国の代表による共同提案<sup>46</sup>が出され、議論されたが、結局大勢に影響することはできず、適用除外が決定された。

**発効要件** 4月23日から、発効要件に関する非公式作業グループからの報告があり、全体会議で議論がなされた。その後、非公式作業グループでいろいろと議論が続けられたが、4月30日に至り、ようやく非公式作業グループによる提案<sup>47</sup>が全体委員会で受け入れられ、起草委員会に付託された。

**決議案等** 4月25日に、HNS基金の設立及びバーゼル条約との調整という二つの決議案<sup>48</sup>が議論され、採択された。4月29日、放射性物質に関する決議案<sup>49</sup>が採択された。4月30日、フィッシュミールに関する決議案が採択された<sup>50</sup>。

**その他** 4月25日、HNS基金の機関としての補償の請求に関する委員会について提案<sup>51</sup>がなされ採択された。29日の午後、HNS基金の総会の決議方法、条約改正手続、附属書の内容についても決定がなされ、放射性物質に関する決議案<sup>52</sup>も採択された。

### 対立と妥協：外交会議第3週

4月29日より始まった会議第三週は、外見上は極めて順調な始まりを見せた。すでに前週末にいくつもの争点を解決した全体会議は、——起草委員会や非公式グループのために一時的に休止したもの——、前週からの積み残しについても、次々と決定を下していった<sup>53</sup>。ここに至り、全体会議は、これまで長い間先送りし続けてきた、——もっとも水面下では非公式の交渉が続けられてきたようであるが——、リンケージ問題(HNS条約上の責任制限手続と一般的責任制限手続との調整問題。後述4(3)参照)と責任限度額の数字の決定に正面から取り組むことになった。

まず、インフォーマルな交渉を通じて比較的高い限度額の数字でのコンセンサスが成立しつつあることに危惧を抱いた一部の国から、より低い限度額の提示がなされた<sup>54</sup>。その上で、各国から、リンケージおよび限度額についての意見の表明がなされた。まずリンケージ問題について、ごく一部の国を除く大勢は、もはやこの問題をプラクティカルに解決することは不

可能であると判断し、リンケージなしの解決も止むを得ないと考え始めていることが判明した。そこで、この問題には一応の決着が見られ、責任限度額について集中することとなった。しかし、ここに至り比較的高い限度額を確保しようとする国と低い限度額を死守しようとする国との対立が鮮明となり、容易な妥協は困難に見え始めた<sup>55</sup>。4月30日の午後は、全体委員会は休止しこの問題の解決のため議長を中心としたインフォーマルな議論と説得が行われたが、結果は得られなかつた。5月1日午前、議長提案という形で、責任限度額の提示がなされた（この額をめぐっては、前日会議終了後深夜まで議長を中心に主要国代表による交渉が続けられた模様である）。各国は、いろいろと不満を残しつつも、結局妥協し、全会一致で採用され、実質的に条約採択のための最後の難関がクリアされた。

### エピローグ

実質的な争点はすべて解決された。その後、リンケージの廃止に伴う技術的な修正等を決定した後、問題を起草委員会に任せた。5月1日午後と5月2日、起草委員会は、全体委員会の決定を受けて、条文を完成させることに精力を集中した<sup>56</sup>。5月3日、再び総会が再開され、HNS条約と1996年責任制限議定書の両条約が正式に採択された。各国は、それぞれの感慨を胸に抱きつつも、「IMOの精神たる妥協 (IMO spirits of compromise)」によって無事条約を採択したことを賛え合い、3週間に及ぶ会議は閉幕した<sup>57</sup>。

6 1984年草案までの経緯については、Aline F. M. De Bièvre, *Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 17 J. Mar. L. & Com. 61 (1986) が詳しい。

7 Resolution on International Co-operation Concerning Pollutants Other than Oil, in Official Record of the International Conference on Marine Pollution Damage, 1969 (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, 1973), p. 184 なお、HNS物質の海上輸送の規制の分野で国際海事機関の果たしてきた役割一般については、CLEOPATRA ELMIRA HENRY, THE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY SEA: THE ROLE OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 1985 を参照（ただしHNS条約自体についてはほとんど言及はない）。

8 旅客運送に関する条約（アテネ条約）および1976年責任制限条約。

9 LEG 33/5. Para. 52

10 1984年草案については、小林友次(訳)「有害危険物質の海上輸送について

の責任及び補償に関する条約案（HNS条約案）」海法会誌復刊26号37頁以下（1982年）、小林友次「HNS条約案——有害危険物質の海上運送についての責任と補償に関する条約案(1)(2)」海運657号50頁、658号78頁（1982年）、櫻井玲二「IMCO第47回法律委員会報告——HNS条約案について」船協月報261号37頁（1982年）に翻訳・紹介がある。

- 11 1984年外交会議の審議に関しては、落合誠一「1984年 HNS条約案の審議について——国際海事機関国際会議における有害危険物質の海上運送についての責任と補償に関する条約案」海法会誌復刊28号91頁以下（1984年）及び、Bievre, supra note 6 参照。
- 12 Resolution on the Draft Convention on Liability and Compensation in Connexion with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea, in International Conference on Liability and Compensation for Damage in Connexion with the Carriage of Certain Substances by Sea, 1984 (IMO, 1985), p. 49.
- 13 David J. Bederman, Comment, *Dead in the Water: International Law, Diplomacy, and Compensation for Chemical Pollution at Sea*, 26 Virginia Journal of Int'l Law 485 (1986) は、1984年会議の失敗の詳細な分析である。
- 14 Bederman, supra note 13, p. 492. HNS条約草案の審議に割り当てられたのは、3週間の会議の最初の1週間に過ぎない（1984年会議の進行状況については、落合・前掲注11・100～101頁参照）。
- 15 Bederman, supra note 13, p. 492.
- 16 Bederman, supra note 13, p. 507
- 17 1984年以後の状況の説明として、以下のものを参照。白井康裕「危険物及び有害物質に関する条約案——HNS DRAFT CONVENTION (P&Iリポート13)」海運781号92頁（1992年）、Robert S. Schuda, Comment, *The International Maritime Organization and the Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: An Update on Recent Activity*, 46 U. Miami L. Rev. 1009 (1992); Robert Cleton, *Liability and Compensation for Maritime Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS)*, in LIABILITY FOR DAMAGE TO THE MARITIME ENVIRONMENT 169, 174-(Colin M. De La Rue, ed., 1993) 参照。
- 18 カナダ、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、日本、オランダ、スウェーデン、イギリス、アメリカ、ソ連の共同提案（LEG 64/4）
- 19 たとえば、Cleton, supra note 17, p. 188 は、次のようなコメントを述べている。「たとえいくつかのケースでより低い補償の限度をもたらすことになるとしても、当面は総力を第一段階（first tier）に限定することが必要かもしれない。さもなくば、HNS条約はできず、したがって結局被害者への補償もないということになってしまうかもしれない。」ちなみに、Cleton氏は、IMO法律委員会の議長として長年HNS条約の審議に関与してきた。このペーパーは1992年9月イタリアのジェノアで開催されたCMI後援の汚染損害に対する責任についてのセミナーにおける講演として用意されたもので

ある。

第69回法律委員会（1993年9月～10月）において、あくまでできるかぎり補償基金まで含めた条約案をめざすことが確認されたが、その際も、油濁の場合のように、差し当たり船主の責任に関する条約を作ったあと、補償基金に関する条約の作成にかかるという選択肢が採り上げられ一定の支持を得た（LEG 69/11, para. 14-21）。

- 20 オーストラリア、カナダ、ノルウェーの共同提案（LEG 70/4/10, LEG 71/3/4）。
- 21 LEG 72/9, para. 102-105
- 22 LEG/CONF. 10/6(a)
- 23 1996年の外交会議直前の状況については、Patrick Griggs, *Convention and its Effect on Ship, Cargo and Insurance Interest*, 1996 Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 145 を参照されたい。
- 24 いちいち例を挙げるまでもないが、最近のものから一つだけ拾っておく。国連環境開発会議（UNCED）リオ・デジャネイロ宣言では、「国際的な環境損害に対する責任と補償に関する国際法の発達ために、迅速かつより断固たる方法で協力する」旨述べられている（Rio Declaration on Environment and Development (June 16, 1992), Principle 13, UN Doc. A/CONF. 151/5/Rev. 1 (1992), reprinted in 31 ILM 874, 878 (1992)）。
- 25 EUの環境規制については、さしあたり、東京海上火災保険株式会社編・環境リスクと環境法 欧州・国際編（有斐閣、1996年）参照。
- 26 実際、今回の外交会議の終盤の4月30日、イギリス代表は、HNS条約には高い責任限度額がどうしても必要である旨を強調した上で、もし国際的な枠組みで満足のいく結果（ここでは高い責任限度額の趣旨）が得られなかった場合、ブリュッセルに訴えざるを得ないこともありうる旨を述べた。これは一種のおどし文句と受け取られた（Lloyd's List, May 1, 1996）が、その背景は本文で述べたような事情である。
- 27 環境規制に関する地域主義の悪例としてしばしば引き合いに出されるのが、アメリカの1990年油濁法（Oil Pollution Act of 1990）である。この法律に対しては、アメリカ以外の海事法関係者は一般的に批判的である。たとえば、A. H. E. Popp, *A North American Perspective on Liability and Compensation for Oil Pollution Caused by Ships*, in LIABILITY FOR DAMAGE TO THE MARITIME ENVIRONMENT (Colin M. De La Rue, ed., 1993), p. 109, 129 参照。
- 28 ちなみに、1984年に外交会議は、IMO法律委員会の提出した条約草案が採択されなかった最初の失敗例である。
- 29 会議の概要については、公式記録の他、Alline De Bievre, *HNS—the missing link*, Lloyd's List, June 19, 1996 を参照。
- 30 なお、副議長（Vice-President）として、C. Kaid 氏（アルジェリア）、A. Rosas 中将（チリ）、谷川久教授（日本）、G. B. Cooper 大使（リベリア）、M. Dragun-Gertner 女史（ポーランド）が選出された。
- 31 Popp 氏は、第68回法律委員会（1993年3月）以来、IMO法律委員会の議長を勤めている。

- 32 Balkin 博士は、第68回法律委員会(1993年3月)以来、IMO 法律委員会の副議長を勤めている。
- 33 これは、その他の争点について妥協が成立しない場合を考え、交渉材料として残しておこうという趣旨であったのではないかと想像される。
- 34 これも MHB 物質の除外と同様の考慮によるのであろう。
- 35 これが最終的に最も紛糾した争点であることについては後述 4(3)参照。
- 36 この問題は、独立会計の発効との関係で最後まで議論が紛糾した。
- 37 この期間に全体会議として決定が行われた事項は、次の通りである。残留物の取り扱い(1条5項(b))、海洋投棄のために運搬される不用物の扱い(1条5項(c))、「損害」の定義(1条6項)、「海上運送」の定義(1条9項)、「拋出貨物」の定義(1条10項)、公海上の損害への条約の適用(3条(c))、放射性物質(4条3項)、公用船の適用除外を定める条文の書き方(4条5項)、「航行援助」という表現の適否(6条2項(c))、強制保険証書に用いられる言語(12条3項)、HNS 基金による支払いの要件としての因果関係の証明(14条3項(b))、HNS 基金からの分配(14条6項)といった項目である。
- 38 具体的には、次のような事項である。「受取人」の定義(1条4項)、条約の目的規定の追加の可否(1条ノ2)、油濁損害の除外(4条3項(a))、バーゼル条約との調整(4条3項(c))、貨物が有害危険物質であることの不通知による船主の免責(6条2項(d))、小型船の強制保険の免除(12条1項)、HNS 基金への拋出の方法(13~21条)、時効(34条)、改正条項(44条)、責任限度額の修正(45条)。
- 39 LEG/CONF. 10/CW/WP. 12
- 40 LEG/CONF. 10/CW/WP. 11
- 41 LEG/CONF. 10/CW/WP. 15
- 42 LEG/CONF. 10/CW/WP. 14
- 43 LEG/CONF. 10/CW/WP. 17
- 44 LEG/CONF. 10/CW/WP. 10
- 45 LEG/CONF. 10/CW/WP. 20, Rev. 1
- 46 LEG/CONF. 10/CW/WP. 13 (ベルギー、デンマーク、フィンランド、ドイツ、アイルランド、オランダ、スペイン、スウェーデン、イギリスの共同提案)。
- 47 LEG/CONF. 10/CW/WP. 25
- 48 各々、LEG/CONF. 10/CW/WP. 9(HNS 基金の設立)、LEG/CONF. 10/CW/WP. 16(バーゼル条約との調整)
- 49 LEG/CONF. 10/CW/WP. 24
- 50 LEG/CONF. 10/CW/WP. 21, Rev. 1
- 51 LEG/CONF. 10/CW/WP. 19
- 52 LEG/CONF. 10/CW/WP. 24
- 53 拠出に関わる条文の大部分(ただし発効要件に関わる部分を除く)の採択、HNS 基金の総会の決議方法、条約改正手続、附属書の内容の決定、放射性物質に関する決議案等。
- 54 特に中国・ギリシャ代表の共同提案(LEG/CONF. 10/CW/WP. 26)。

- 55 "Crucial Stage for IMO Treaty", Lloyd's List, April 30; "HNS Convention Will Stand Alone", Lloyd's List, May, 1
- 56 極めて短期間の間に、多くの条文の技術的な詰めを行った起草委員会の努力は多とすべきである。ただし、このため最終的な条文には、起草ミスと思わしき部分が散見するのも事実である。
- 57 HNS 条約の採択は、直ちに関係業界の反応をもたらした。十分な資料は入手できなかつたが、目についたところでは、たとえば "HNS Accident Convention Attacked", Lloyd's List, May 4, 1996 (船主・PI 保険の反応); "Chemical Upset", Chemistry & Industry, 20 May 1996, p. 360 (化学業界(主としてヨーロッパの)の反応)。

## 2 HNS 条約の基本的な枠組み

### (1) HNS 条約の目的と特徴

この条約の目的は、有害危険物質の海上輸送に伴う事故によって生じた損害を被る者に対する適正、迅速かつ実効的な補償を確保するための統一的な国際規則と手続を確立することにある<sup>58</sup>。もっとも、「損害を被る者に対する補償」という言葉には、少し注意する必要がある。ここでいう「損害を被る者」には、通常この言葉から想像される種類の人間以外の者も含まれるからである。すなわち、たとえば汚染損害によって被害を受けた漁民だと危険物質の爆発で傷害を被った者は、もちろんこの条約の対象となるのであるが、それに劣らず(あるいはそれにもまして)重要な「被害者」のカテゴリーが、損害の軽減あるいは防止のための措置のために費用を投じた者である。たとえば沿岸国が投じた浄化措置の費用の回収も、この条約のカバーする領域なのである<sup>59</sup>。このことはこの条約が、通常の意味での「被害者救済」の機能のみならず、それがなければコストの関係で十分に行われなくなる可能性のある汚染浄化作業等が行われるようにすべく経済的インセンティブを与えるという側面をも有していることを意味している。

条約の基本的な仕組そのものは新しいものではない。油濁二条約(1969年民事責任条約、1971年基金条約)によって確立された油濁損害に関する賠償・補償のスキームをほぼそのまま踏襲しており、条文も同一なところが少なくない<sup>60</sup>。ただ、油濁二条約と比較した場合、HNS 条約には次のような特徴がある。第1にこの条約は、人損・物損をも広くカバーしており、汚染損害のみを扱う油濁関係の条約と比して、扱う事故の種類がより広く

なっていることである<sup>61</sup>。第2の特徴は、そのカバーする物質の範囲がはるかに包括的であり(有害危険物質の範囲は数千種類にのぼるとされる)、基金に拠出することになる荷主が多業界にわたり、かつ問題となる物質の危険性もさまざまな程度にわたることである。これは、基本的には単一の業界の中での調整だけを考えればよかつた油濁関係の条約との重要な違いであり、このため条約作成に際しては、業界の間での「補助(cross-subsidization)」の問題がセンシティブな争点となり、このための利害調整が必要となり、またできあがった条約でも、複雑な仕組がとられることになったのである。

## (2) 二段階の補償システムの経済的意味

まず条約の基本的な特徴は、問題の物質を運送する者(船主)が第一次的な責任を負い(第一段階; first tier)、それを超える損害について荷主によって形成される基金が負担する(第二段階; second tier)という二段階の補償システムをとっていることである。しかし、このような二段階の補償システムの経済的な意義は必ずしも自明ではない。仮に、HNS事故によって発生する損害の補償として一定の水準が要求されるとする場合<sup>62</sup>、船主だけが責任を負う伝統的な責任制度と荷主も基金への拠出という形で責任を分担する制度(油濁あるいはHNS条約のスキーム)とを比べると、一見前者の方が、荷主に有利で船主に不利にもみえるが、もし船主が負う可能性のある責任の増加に伴うコスト(保険料の増大)が荷主に転嫁されるとすれば、当然にはそうは言えない。抽象的にいうなら、ある事故に関する賠償・補償のシステムとしては、損害の防止あるいはリスクの分散についてよりよい立場にある方に責任を負わせた方が事故のコストが少なくて済むという意味で制度としては合理的であり、運賃を通じてコストの転嫁が可能な限り、最終的にはいずれの当事者の利益とも合致することになるはずである。このことから、たとえば、もし仮に船主の方がよりよく事故を防止しうる立場にあるならば、こちらにすべての責任を課した方が、制度としては望ましいということになりそうである。

それでは、第二段階の責任として荷主が分担する経済合理性はないのかというと、必ずしもそうは言えない。船主のリスクの分散能力に限界があるからである。すなわち、船主が負担することになる潜在的な責任の額が一定以上になると保険者(船主の相互保険(PI保険))であるのが通常であ

る)としては、プラクティカルな保険料ではそのリスクを引受ることが事实上不可能となってしまいかねないのである<sup>63</sup>。このことは、問題の物質の輸送のコストが合理的な限度を超えて増加することにつながる。そのような場合には、船主の責任は一定に制限し、残りは荷主のサイドで分散した方が、事故のコスト全体が安くなるということも考えられ、その限りで二段階の補償システムにも経済合理性があるということになる<sup>64</sup>。油濁のシステムの場合を含め、一部では「コスト負担の公平・平等」といったキャッチフレーズがまことしやかに唱えられることも少なくないが、制度としての合理性が説明できるとすれば、以上のような観点からであり、「平等」「公平」といった言葉はそれ自体としては無内容な政治的美称に過ぎないようと思われる。

## (3) 荷主の多様性

二段階の補償システムという点は、油濁補償に関しても全く同じように妥当することであるが、HNS条約の場合の特徴は、カバーする物質の範囲が、はるかに広く多様にわたることである。すなわち、有害危険物質といってもその性質はさまざまであり、その危険性にもかなりのばらつきがある。もし比較的安全な物質と極めて危険な物質が同じカテゴリーに含められて拠出の対象とされた場合には、特定の業界から特定の業界への「補助(cross-subsidization)」がなされてしまうことになる。この問題は、HNS基金の議論(拠出方法の決定や拠出の対象となる物質の決定)の際にも常に意識されてきた。

このことは、第一段階の補償と第二段階の補償の割合を考える場合にも、複雑に影響してくれる。すなわち第二段階の補償について、HNS基金への拠出額が、物質の性質に応じて細かく分類されており、これに対して船主の責任保険の場合のリスクの分類の方が物質の性質による分類があまりなされていないとすれば、基金によって負担する額が増える方が、異なった荷主間の負担は平等にはなる。その結果、船主が全部責任をそのコストを転嫁されるよりは、HNS基金による補償の割合が増えるほうが、危険性の少ない物質の荷主としてはかえって有利になるかもしれない。逆に基金の拠出の計算の方がはるかに大きくなれば、基金の負担が増えれば増えるほど、異なる種類の荷主の間の利益の移転が増えることになる。もっとも、船舶の安全性に関するデータは、基金への拠出の負担には反映しな

いとすれば、船主の分担が減り基金の分担が増えることは、(他の条件が同じなら) 安くて危険な運送人を用いるインセンティブが増え、制度としては望ましくないかもしない。

以上述べてきたように、二段階の補償システムを採用する場合の第一段階の船主体责任度の設定がどのような経済的なインパクトを与えるのかは、運送人と荷主の交渉力(保険料の転嫁可能性)、運送人のリスクの分散能力、保険者と基金におけるリスク分類のあり方、輸送される物質の種類、運送人の安全性等のさまざまな要素に依存しており、実際には分かりにくく<sup>65</sup>。しかも、HNS事故に際して最終的に確保されなくてはならない補償額についてのコンセンサスが欠けていることが、議論をさらに複雑にする。そこで限度額の割合の比較に基づく「平等」あるいは「公平」という、きわめて単純かつ感覚的な議論がなされがちになるのである。

58 条約前文は次のように謳っている。「本条約の当事国は、危険物質および有害物質の世界的な海上輸送によって引き起こされる脅威(danger)を認識し、このような物質の海上輸送にともなう事故によって引き起こされた損害を被った者に対して適正、迅速かつ実効的な補償がなされることを確保する必要があると確信し、そのような損害に関する責任と補償の問題を解決するための統一的な国際規則及び手続を採択したいと願い、危険及び有害物質の海上輸送によって引き起こされる損害の経済的影響は海運業界と貨物の利害関係者によって分担されるべきであると考え、以下のとおり合意した。」

59 実際、油濁関係条約の作成過程で、「一つの、かつ主要な重点が政府による海水油濁の防止措置費用の回収」にあったことは、周知の事実である(谷川久「国際油濁損害賠償制度の二十年」成蹊法学28号47~48頁(1988年)参照)。これは、HNS条約にも少なからず当てはまる。

60 もっとも後述のように(わが国にはあまりなじみのない条約であるが)「道路、鉄道および内水航行船舶による危険物の輸送中に生じた損害に対する民事責任に関する条約(Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels)」(いわゆるCRTD条約)を参考にしている箇所もいくつがある。

61 なお後述のように、公海上の事故についても、当事国の船舶に由来するものである限り適用がありうる点でも適用範囲の拡大が見られる。

62 この額は、政治的交渉によって決定されるとする。これは外在的に決まるというのがここで議論の前提である。もっとも、これも実は必ずしも自明ではない。補償されるべき総額の決定について、保険マーケットの引き受け能力が考慮される可能性がある。ただし、環境問題のクローズアップ、被害者救済という大義名分等、補償総額をめぐる政治的な外圧の比重は、今日ではより強くなっているように思われる。

63 これは、保険者(ここでは実質的には船主)も完全にリスク中立的ではな

いことを意味している。

64 より厳密にいうと、船主に負わせるべき責任の最高限度額は、そのリスク引受能力の最高限度ではない。保険者(ここでは実質的には船主)がリスク回避的である限り、限界リスクプレミアムは遞増してゆくはずであるが、荷主がそのようなリスクプレミアムを払うよりは自らリスクを負担した方がよいと考えるに至る時点で、船主の責任限度とすることが、理論的には事故のコストを最小にするはずである(ただし、ここでは船主の方が損害の防止、リスクの分散について一般的にはより適した立場にあることを前提としている)。

65 さらにはここでは採り上げなかったが、基金の負担が増えた場合には、基金の運営コスト、拠出の徴収等の効率性・実効性といったことも、あるいは考慮しなくてはならないのかもしれない。

### 3 条約の適用の範囲

#### (1) 総説

本節では、HNS条約の適用範囲を明らかにしたい。HNS条約は、「船舶による危険及び有害物質の海上輸送中の生じた損害に対する請求」に適用される(4条1項)のであるが、条文で用いられている、「有害危険物質」、「海上輸送」、「損害」といった用語は、厳密に定義されており、これらの定義を通じて条約の適用範囲が画されているのである。さらにこれに加えて、第3条が損害の範囲を(主として地理的に)限定し、また第4条2項以下が適用除外についても規定している。以下では、これらの点についてやや詳しく見ることにしよう。

#### (2) 「有害危険物質(HNS)」<sup>66</sup>

##### 「有害危険物質」の定義

HNS条約がカバーする有害危険物質の範囲はいかなるものか。第1条5項が定義を置いている。それによると、有害危険物質とは、船舶上に貨物として輸送される<sup>67</sup>資材(substances)、原料(materials)、物品.articles)であって、同条の列挙するカテゴリーに属するものである。もっとも第1条5項の定義は、それ自体で自己完結しているわけではなく、環境保全等にかかるその他の既存条約への言及によって成り立っている<sup>68</sup>。このため、具体的な物質名はこの条約(及びその附属書等)では列挙されていないが、品目は総計で6000種類を超えるといわれている。ここでは、それらを逐一

数え上げることはもとより不可能であるから、ここでは有害危険物質のカテゴリーだけを簡単に示すことにする。大まかにいって、次の8つに分かれる。

- (1) ばら積みで輸送される石油類<sup>69</sup>
- (2) ばら積みで輸送される有害な液状物質<sup>70</sup>
- (3) ばら積みで輸送される危険な液状物質<sup>71</sup>
- (4) 框包形態で輸送される危険で有害な物質<sup>72</sup>
- (5) 危険な化学的性質を有する液状ガス類<sup>73</sup>
- (6) 引火点の低い液状物質<sup>74</sup>
- (7) 化学的危険性を有する固体ばら積み貨物<sup>75</sup>
- (8) (1)～(7)の物質の残留物<sup>76</sup>

有害危険物質の定義との関係で最後まで争われたのは、ばら積み時のみ危険な物質、いわゆるMHB物質(material hazardous when in bulk)、たとえば石炭、木材チップ、硫化金属精鉱等の取り扱いである。これらは、最終的には有害危険物の定義からはずされた<sup>77</sup>。

#### \*ばら積みでのみ危険な物質

「ばら積みでのみ危険な物質(MHB物質)」を条約の範囲に取り込むべきか否かは、外交会議まで持ち越された最も重要な争点の一つであった<sup>78</sup>。一方で、これらの物質は、極めて高いsafety recordをもっており、その性質上環境に与える影響はノミナルであること、さらにこれらの物質は大量に輸送されるものであり、その安全性にも関わらず大量の拋出を強いられる可能性があり不公平であることが強調される<sup>79</sup>。この立場は、外交会議においても終始多数の支持を集めめた。他方、これらの物質の完全な除外に抵抗を示す国も少なくなかった。それによると、これらの物質は、——適用除外を求める国の主張にも関わらず——IMOの専門の委員会によって「ばら積時には危険」と判断された物質であり、物質の危険性という技術的な点について、個々の物質ごとに外交会議の場で蒸し返して議論するのは恣意的結果しかもたらさないと批判される。また拋出の公平については、これらの物質については独立会計にするか、拋出貨物からはずすことで、十分達せられるはずであるという<sup>80</sup>。しかし、結局のところこの主張は多数を占めるには至らず、MHB物質は全面的に適用が排除されることになった<sup>81,82</sup>。

#### \*廃棄の目的で運搬される不要品

廃棄の目的で船舶によって運搬される不用品で、1972年の不用品その他の投棄に因る海上汚染防止条約(ロンドン・ダンピング条約)の適用される物質についても、有害危険物質に含めるべきであるという主張があり、草案はそのようになっていた<sup>83</sup>。しかし、もしそのようにすると、通常の貨物として輸送された場合には条約の対象となるのは問題ではないかという指摘もあり、最終的にはそのようなものは排斥されることになった<sup>84</sup>。

#### (3) 「損害」

##### 損害の種類

第1条6項が、本条約にいう「損害」を定義している。問題となる「損害」には4種類のものがある。

- (1) 人損 有害危険物質を輸送している船舶上あるいは船舶の外部において、それらの物質によって引き起こされた生命・身体の損害(1条6項(a))。
- (2) 物損 有害危険物質を輸送している船舶の外部において、それらの物質によって引き起こされた財産上の損失あるいは損害(1条6項(b))。
- (3) 汚染損害 有害危険物質によって引き起こされた環境汚染(ただし環境の破壊による対する補償は、逸失利益を除いて、実際にとられたあるいはとられるべき合理的な回復措置の費用に限られる)(1条6項(c))。
- (4) 防止費用 損害防止措置の費用および損害防止措置によって生じる損失または損害(1条6項(d))。

油濁関係の条約と比べると、汚染損害以外に有害危険物質による人損・物損をカバーしている点が異なる(たとえば1992年民事責任条約第1条6項、第2条参照)。なお(1)、(2)について、有害危険物質によって引き起こされた(caused by)というのは、当該物質の危険または有害な性質によって生じたことを意味し(1条6項第2文)、物質の性質と関わらず生じた損害は含まれない<sup>85</sup>。なお(3)の汚染損害は、同じ「有害危険物質によって引き起こされた」と書かれてはいるが、このような限定は付されていない)<sup>86</sup>。

## 原因の競合

なお有害危険物質とそうでない要因とが競合して損害を引き起こした場合で、合理的に区別が不可能な場合には、そのような損害はすべて有害危険物質によって引き起こされた損害とみなされる（1条6項2文）。ただし、他の条約でカバーされることを予定された事故が関わる場合（油濁条約の適用のある損害（4条3項(a)）および放射性物質による損害（4条3項(b)）には、そのようにはみなさない（1条6項2文）。これは第4条3項の規定する種類の損害については他の補償スキームが存在するから、HNS条約が負担すべきではないという明示的なポリシーがあり、それゆえ原因競合の場合も全面的にHNS条約側で負担すべきではないからだと説明されている<sup>87</sup>。もっともこの場合、どの範囲ではHNS条約でカバーされることになるのか（有害危険物質による損害の範囲の確定）については、実務上困難な問題を引き起こすことになるのではないかと思われる<sup>88</sup>。

## 損害の限定

「損害」の定義は以上の通りであるが、第3条は、次のような観点から、この条約の適用のある損害について限定を加えている。

- (1) 当事国の領土（領海を含む）で生じた損害（3条(a)）。
- (2) 当事国の排他的経済水域（あるいは当事国が排他的経済水域を設定していない場合は、当該当事国の領土を超えてこれに接続する領域で、領海の幅を測定するための基線から200海里以内の区域）で生じた損害（3条(b)）。
- (3) すべての国の領土（領海を含む）の外で、当事国の船舶<sup>89</sup>に積載され輸送される物質によって生じた損害（ただし環境損害を除く）（3条(c)）。
- (4) 損害防止措置（とられた場所のいかんは問わない）（3条(d)）。

(1)、(2)については、あまり問題がなかろう。油濁関係条約でも同様の規定が置かれている（1992年民事責任条約第2条(a)参照）。

次に(3)は、公海上の事故についても、当事国の船舶によって引き起こされた損害（ただし汚染損害を除く）を条約の範囲に取り込むものであり、油濁関係の条約にはない扱いである。このような適用範囲の拡大には反対もあった<sup>90</sup>が、最終的には草案通りの文言が採用された。

(4)の防止措置は草案とほぼ同じ文言であるが、しかし看過できない修正が加えられた。草案も、「とられた場所のいかんを問わず（wherever taken）」損害防止措置には条約の適用があるとする。しかし草案の場合、「そのような損害を防止あるいは最小化するためにとられた損害防止措置（“preventive measures ..... to prevent or minimize such damage”）」（強調筆者）という限定が付されていた<sup>91</sup>。ここでいう「そのような損害」とは第3条(a)～(c)に列挙された損害という趣旨であり、したがって、たとえば領海に及ぶ可能性のある汚染損害を防止するために行なった公海上での損害防止措置には条約の適用はあるが、およそ領海や排他的経済水域に損害が及ぶ可能性もないのにとられた汚染損害の防止措置には適用はないことになる<sup>92</sup>。しかし最終的な条約の条文では、このような限定が除かれ、「それがとられた場所のいかんを問わず損害防止措置（“preventive measures wherever taken”）」とだけ規定されており、その結果、たとえば公海上に生じた汚染損害が当事国の領海になんら影響する可能性のない場合であっても、その汚染損害について防止措置がとられたなら、条約の文言上はカバーされることになるかのように読めるようになってしまっている。しかし、条約の起草過程をも踏まえるなら、草案の趣旨を変える意図はなかったと考えられ<sup>93</sup>、条約の文言からはやや無理もあるが、およそ第3条(a)～(c)に列挙された損害とは無関係にとられた「損害防止措置」は除く方向で解釈すべきではないかと思われる<sup>94</sup>。

## （4）「海上輸送」

条約の適用があるのは、「海上輸送（Carriage by Sea）」されている有害危険物質によって引き起こされた損害である。有害危険物質をめぐる事故は、しばしば船積、荷揚時点で生じるため、どの時点から条約の適用があるのかということは、実務上も重要な問題である。第1条9項は、「海上輸送」を次のように定義する。

「『海上輸送』とは、船積の際、有害危険物質が船舶の装置のいずれかの部分に入った時点から、荷揚の際、船舶の装置のいかなる部分にも残存しなくなった時点までの間の期間をいう。もし船舶の装置が使用されない場合には、その期間は、有害危険物質が舷側を通過する時点で各々始まり、また終了する。」

このような定義では狭すぎるとして、船積、荷揚の全プロセスを含むと

する案<sup>95</sup>も出されたが、多数の支持は得られなかつた<sup>96</sup>。

## (5) 適用除外

以上の要件を満たす場合であつても、——主として他の条約との調整のために——HNS条約の適用されない場合が、若干定められている。

### 油濁関係

石油は、「有害危険物質」の定義に該当する。したがつて、これが海上輸送される場合には、本条約の適用がありそうであるが、油濁関係の条約が適用される損害については、適用が排除されることが明示されている（4条3項(a)）。もっぱら油濁関係の条約に委ねるのが妥当と考えられるからである。なおこの条文の後半は、「同条約(1969年民事責任条約あるいはその改正条約)のもとでその損害に対して補償が支払われるか否かを問わない (“whether or not the compensation is payable in respect of it under the convention”)」と断わつてある。これは、油濁関係の条約でカバーされている「タイプの」損害は、仮にそのケースで具体的に支払われることになるかどうかは別として、適用範囲から除くということを明らかにしたものである<sup>97</sup>。たとえば典型的には、何らかの免責事由が存在するために、その事故については油濁条約のもとで賠償・補償が認められない場合であつても、油濁関係の条約の適用自体はありうる「タイプの」事故であれば、HNS条約の方ではカバーしないという趣旨である。石油に関連する事故であつても、民事責任条約のカバーしない物質による損害（たとえば非持続性油による損害）や民事責任条約等ではカバーされない種類の損害（たとえば石油の爆発事故による人身損害）には、HNS条約の適用がありうる<sup>98</sup>。

### 放射性物質

放射性物質により生じる損害も、全面的にHNS条約から適用が除外されている（4条3項(b)）。放射性物質の扱いも、条約作成の過程で長く争われてきた論点である。草案の段階では、放射性物質については全面適用除外とする（A案）、パリ条約<sup>99</sup>及びウィーン条約<sup>100</sup>あるいは国内法（ただし条約より厳しい内容のものに限る）でカバーされている場合を除いて適用する（B案）、ラジオアイソotopeその他の低レベルの放射性物質のみに適用

する（C案）、という三つの選択肢が対立していた<sup>101</sup>が、結局A案が選択された<sup>102</sup>。なおこれに伴い、今後IMOは、国際原子力機関（IAEA）とも協力の上、放射性物質の輸送中に生じた損害についての責任と補償について問題点を明らかにし、検討する旨の決議が採択されている<sup>103</sup>。

### 軍艦その他の公用船

国によって所有されるあるいは運航される軍艦、軍用船艇、その他の船舶で当座政府の非商業的活動に従事するものには、適用がない（4条4項）。当事国は、これらの船舶についても条約を適用する旨を決定することができる（4条5項）。ただし、商業的目的に用いられる国家所有の船舶は、第38条の規定する管轄のもとで訴訟に服し、かつ主権免責はすべて放棄する旨規定されている（4条6項）。

### 小型船舶の適用除外

本条約は、当事国の選択によって、極めて小型の船舶について適用除外とすることを認めている。当事国が適用除外を宣言できるのは、次のすべての要件を満たす船舶についてである（5条1項）。すなわち、①200総トンを超えない船舶で、②梱包形態でのみ有害危険物質を輸送するもので、③当該船舶が当該国内の港湾または施設間の航海に従事している間、である。また、①および②を満たす船舶が、隣接する二国間の港または設備の間の航海に従事している場合には、両国は、その船舶についても適用除外を宣言することができる（5条2項）。

このような適用除外は、草案には含まれていなかったが、外交会議中に一部の国の強い要望によって提案され、採択されたものである<sup>104</sup>。なお当事国は適用除外の宣言をいつでも撤回することができる（5条3項）。

### \*バーゼル条約との調整

HNS条約は、「有害廃棄物の越境移動とその処分の規制に関する条約（1988年バーゼル条約）に対する責任・補償についての議定書草案」との間で潜在的な衝突・重複をもたらす可能性がある。もし可能なら、この点を調整する規定を置くことも、考えられなくもない<sup>105</sup>。しかし同議定書草案は、現在国連環境計画（UNEP）で検討中であり、その先行きが必ずしも明らかではないことを考慮し、HNS条約に調整規定を置くことは望ましくないという結論に達した<sup>106</sup>。

- 66 以下、“Hazardous and Noxious Substances (HNS)”の訳語は、「有害危険物質」で統一する。細かいことであるが、これは「有害であってかつ危険な物質」ではなく「危険物質および有害物質」という意味である。ただやや冗長であるので、上記の訳語で統一する。
- 67 したがって燃料油（バンカーオイル）は除かれる。バンカーオイルをも条約に取り込もうという提案は幾度もなされたが、最終的には多数を占めるにはいたらなかった（LEG 72/9, para. 85-86）。ちなみに民事責任条約では、タンカーのバンカーオイルも適用範囲に加えている（1992年民事責任条約第1条5項）。
- 68 1984年の草案では、有害危険物質を列挙する附属書が付されていた。条約草案起草の比較的早い段階においては、HNS条約が自ら網羅的な独立のリスト（free-standing list）を設ける試みがなされて（少なくとも示唆されて）いたが、実務的には何千項目にわたる物質を逐一検討して、そのようなリストを作ることは不可能であり、現在とられているような方法によるべきであるということに落ち着いたという経緯がある（LEG 72/9, para. 37-40 参照）。
- 69 正確には、ばら積みで輸送される石油類で、1978年議定書で修正された（その後の改正を含む）1973年船舶による汚染防止のための国際条約（いわゆる MARPOL 73/78）附属書I付録Iに挙げられているもの（1条5項(i)）。
- 70 正確には、ばら積で輸送される有害な液状物質で、1978年議定書で修正された（その後の改正を含む）1973年船舶による汚染防止のための国際条約（いわゆる MARPOL 73/78）附属書II付録IIおよび暫定的に同付録の規則3(4)に関する汚染分類AからDに該当するとされている物質およびその混合物（1条5項(ii)）。
- 71 正確には、（将来の改正を含む）1983年の危険化学物質のばら積み輸送船舶の構造と設備に関する国際規則（いわゆる IBC コード）第17条に掲げられているばら積みで輸送される危険液体物質、および同規則第1. 1. 3 項により政府および港湾当局によって暫定的に適切な輸送条件が規定された危険製品（1条5項(iv)）。
- 72 正確には、（将来の改正を含む）国際海洋危険物規程（いわゆる IMDG コード）の範囲に含まれる梱包形態の危険で有害な物質・物品等（1条5項(iv)）。
- 73 正確には、（将来の改正を含む）1983年の危険化学物質のばら積み輸送船舶の構造と設備に関する国際規則（いわゆる IBC コード）第19条に掲げられている液化ガス、および同規則第1. 1. 6 項により政府および港湾当局によって暫定的に適切な輸送条件が規定された製品（1条5項(v)）。
- 74 正確には、引火点が摂氏60度以下（密閉式試験法による）のばら積みで輸送される液状物質（1条5項(vi)）。
- 75 正確には、（将来の改正を含む）固体ばら積み貨物のための安全規則（いわゆる BC コード）付録Bに含まれる化学的危険性を有する物質で、パッケージで輸送される場合に国際海洋危険物規則（いわゆる IMDG コード）の対象となる物質（1条5項(vii)）。
- 76 第1条5項(b)。ちなみに草案段階では、残留物については、「前航海からバ

ルクに残留する引火点が摂氏60度以下（密閉式試験法による）の物質」に限定されていた（草案第1条5項(b)）。しかし、それ以外の有害危険物質の残留物による事故も無視しないという理由で、すべての有害危険物質の残留物についてカバーするべきであると提案がなされ（スウェーデン代表による。LEG/CONF.10/6(a)/11）、最終的にはそのようになった。

- 77 技術的には、この点は第1条5項(iv)の規定するところである。同号は、いわゆる固体ばら積み貨物のための安全規則（いわゆる BC コード）付録Bに含まれる物質で、パッケージで輸送される場合に国際海洋危険物規則（いわゆる IMDG コード）の対象となる物質に適用されるとしている。石炭、木材チップ等のMHB物質は、BCコード付録Bには含まれているが、IMDGコードには含まれない。したがって、これらはHNS条約にいう有害危険物質ではないことになる。
- 78 第72回法律委員会では、石炭について適用を除外を希望する国が多数であったものの、結局草案では、除外する条文案と除外しない条文案とを両方併記することとされた（LEG 72/9, para. 16-23）。なお、石炭に関するワーキング・グループの報告（LEG 72/WP.3）も参照。なお外交会議における議論と、賛成国、反対国のリストに関しては、“Coal and radioactive material excluded”, Lloyd's List, April 26, 1996, 参照。

- 79 たとえば日本代表の主張（LEG/CONF. 10/6(a)/7）参照。石炭について同じ主張をするものとして、韓国代表の提案（LEG/CONF. 10/6(a)/16）参照。
- 80 従来は、全面的な適用か除外かという争われ方がされていたが、除外派が多数であることが判明した外交会議の途中から、これらの物質を独立会計とする、あるいは拠出貨物からは除くといった妥協的な方法で条約の中に取り込む動きが出てきた（ベルギー、デンマーク、フィンランド、ドイツ、アイルランド、オランダ、スペイン、スウェーデン、イギリス各代表による共同提案。LEG/CONF. 10/CW/WP. 13 参照）。

- 81 条約の適用を主張する立場が強調するように、独立会計あるいは拠出貨物からの排除という方法がある以上、貨物間の拠出の公平という観点だけからはMHB物質の全面的な排除を根拠づけるのは困難であり、万一の事故のために厳格責任や強制保険を用意するべく、これらの物質も条約の範囲に取り込むべきであるという主張は、それなりに説得力があるよう見える。にもかかわらず、多くの国がこのような妥協的な取り込みをも拒絶し全面排除を要求したのは、MHB物質に「有害危険物質」というレッテルが張られてしまうことへの強い抵抗があったからだと想像される。もし、「有害危険物質」としてHNS条約に取り込まれてしまうと、それ自身の経済的インパクトはさして大きくなくとも、たとえば将来の国際条約においても、これらの物質が「有害危険物質」と扱われる根拠となってしまいかねないという懸念がある。このような危険性は、他の国際条約に依拠して「有害危険物質」の範囲を定義するHNS条約自身がはっきり示しているといえる。

- 82 条約あるいはその附属書に挙げられている物質という場合には、HNS条約成立時点での条約、附属書に挙げられていた物質という意味ではなく、将来改正されるであろう条約、附属書において挙げられるであろう物質を含む。条

約、附属書が改正された場合には、それらの改正も自動的に取り込む趣旨である。しかし、第1条5項(c)で言及されている国際海洋危険物規程(IMDGコード)については「改正条項を含んだ (as amended)」という言葉がつけられていない。これは起草ミスなのではなく、HNS条約成立時点でのIMDGコードの対象になっていることを要求する趣旨である。したがって石炭、木材チップ等、現在のIMDGコードには含まれていない物質は、仮に将来IMDGコードが改訂されても、条約本体の改正なしには取り込まれないということを意味していることに注意すべきである。

83 草案第1条5項(c) (LEG/CONF. 10/6(a))

84 LEG/CONF. 10/6(a)/18 参照。

85 したがって、たとえば有害危険物質を含むコンテナのミスハンドリングで(別にコンテナの中味の性質に関わらず)生じた損害等は除かれる。この点は、おそらく暗黙の前提とされていたものと思われるが、草案段階では明文の規定は置かれていなかった。現行条文は、イギリス代表の提案(LEG/CONF. 10/6(a)/27)により追加された。

86 技術的には、次のような理由による。第1条6項3文は、「これらの物質により引き起こされた (“caused by those substances”)」を「当該物質の危険または有害な性質によって生じた」と定義する。第1条6項1文(a)、(b)については、「これらの物質により生じた (“caused by those substances”)」という表現がとられているが、第1条6項1文(c)(汚染損害)については、「有害危険物質により引き起こされた (caused by the hazardous and noxious substances)」となっている。これは、別段起草ミスではなく、意図的になされたものである。汚染損害は、必ずしも物質の危険性、有害性によって生じるものに限定する必要がないと考えられたからである。

87 この条文の提案者であるイギリス代表の説明 (LEG/CONF. 10/6(a)/27)。

88 「他の要因によって引き起こされた損害が、第4条3項で述べられた種類の損害である範囲において」は、すべての損害が有害危険物質によって引き起こされたとはみなさないと規定されているが、これは各要因によって引き起こされた損害の範囲を決めなくてはならないことを意味する。しかし、第4条3項本文の適用があるのは、損害について有害危険物質によるものか他の要因によるものか合理的に区別できないことが前提であり、どのようにして各要因の間の分担を決めればよいのかが分からぬのである。この文言の提案者であるイギリス代表の説明によると、「たとえ損害を合理的に区別できないとしても、国内裁判所あるいは適切な国際機関が、補償のための支払いの費用をいかに分担すべきかということについて実際的な判断を下すことは可能であろう」という (LEG/CONF. 10/6(a)/27)。果たして、わが国の裁判所に、そのような白紙委任的「実際的な判断」が可能かどうかは疑問なしとしない。

89 正確には、当事国に登録された船舶あるいは登録されていない船舶の場合には当事国の旗を掲げる権利を有する船舶 (3条(c))。

90 たとえばイスラエル代表による批判 (LEG/CONF. 10/6(A)/24) 参照 (公海上での当事国船舶と、非当事国船舶の衝突の場合などには、拠出を行わない非

当事国の被害者救済のために、当事国の荷主が拠出を行う場合を生ぜしめるなど問題がないとはいえないという)。なお、これに関して、LEG/CONF. 10/CW/WP. 18 も参照 (当事国の非居住者については適用を排除する権利を、各当事国に与える提案)。

91 油濁関係条約もまったく同様な規定の仕方をする (たとえば1992年条約第2条(b)参照)。

92 同様の文言をもつ油濁条約についてもこのように解されている (時岡泰=谷川久=相良朋紀・逐条 船主責任制限法・油濁損害賠償保障法 (商事法務研究会、1979年) 326頁 (谷川))。ただしあわが国の油濁損害賠償保障法の解釈としての記述である)。

93 草案にあった “to prevent or minimize such damage” は、起草委員会で削除されたのであるが、その際「表現として冗漫だから」という以上の理由は示されなかったように思われる。起草委員会のために配布された資料LEG/CONF. 10/CW/2によると、第3条は草案のまま変更の必要なこととされていたことからも、起草委員会 (これは純粹に表現を直すだけであり、条約の内容に修正を加える権限はない) が草案の意味を変更する意図で最後の句を削除したものとは考えにくい (なお管轄権に関する第38条2項の表現には、この点についての古い表現がそのまま残されている)。もしそうだとすると、不注意な削除であったと言わざるを得ない。

94 ちなみに条約採択後の最初の第74回法律委員会 (1996年10月) において、わが国は HNS 条約第3条(d)の解釈として、「(a)～(c)に掲げた損害を防止・軽減するための」という文言を補って読むべきである旨の確認を行い、これは委員会において承認された (LEG74/13, para. 60-62)。

95 アメリカ代表による提案(LEG/CONF. 10./6(a)/30, LEG/CONF. 10/CW/WP. 2)。これは道路、鉄道および内水航行船舶による危険物の輸送中に生じた損害に対する民事責任に関する条約 (CRTD) に倣ったものである。

96 ひとつには、提案された「船積、荷揚の全過程」という文言が曖昧なことが批判の対象となった。また、船積、荷揚は当然に船主が行うとは限らないし、船から直接パイプラインに送り込む場合なども、この規定だとうまく動かないことが指摘された。

97 条文のこの部分は条約草案にはなかったが、起草委員会で、本文で述べた趣旨を明確にする表現を工夫すべく、本文のような文章が付け加えられた。

98 もし前述のように HNS 条約のカバーする損害防止措置の範囲が、油濁関係の条約よりも広いとするなら (そう解釈すべきではないと考えるが)、その部分については、HNS 条約がカバーすることになるのであろうか。

99 正確には、核エネルギー分野における第三者責任についての1960年7月29日のパリ条約およびそれに対する1964年1月28日の追加議定書

100 正確には、核損害に関する民事責任についての1963年5月21日のウィーン条約

101 外交会議までの段階の議論については、第72回法律委員会の記録(LEG 72/9, para. 14, 15) 及び放射性物質に関するグループの会期間作業の報告(LEG/CONF. 10/6(a)/29) を参照。ちなみにわが国は、全面適用排除のA案を支持

していた (LEG/CONF. 10/6(a)/7)。

102 この問題は、放射性物質に関するワーキンググループで検討されたが決着を見ず (LEG/CONF/10/CW/WP. 5)、両論併記のまま全体会議で決議された。

103 LEG/CONF. 10/DC. 3 (Resolution on Liability and Compensation for Damage Occurring during the Transport of Radioactive Materials)

104 まず、フィジー、インドネシア、フィリピン、ソロモン諸島、韓国、バヌワツ代表の共同提案 (LEG/CONF. 10/CW/WP. 10) が出された後、非公式のワーキング・グループの会合が持たれ、具体的な草案が作成された (LEG/CONF. 10/CW/WP. 20, LEG/CONF. 10/CW/WP. 20/Rev. 1)。

105 イギリス代表がそのための規定の提案を行った (LEG/CONF. 10. /6(a)/28)。

106 ただし、この点については将来的にも検討するという旨の決議が採択された (原案はカナダ、ノルウェー代表の提案にかかる。LEG/CONF. 10/CW/WP. 16)。

#### 4 有害危険物質にかかる事故に対する船主の責任

##### (1) 総説

HNS条約第II章(7条～12条)は、有害危険物質にかかる事故の損害に対する船主の責任を規定する。その内容は、基本的には油濁に関する民事責任条約にならって、(1)厳格責任、(2)強制保険、(3)責任制限の三つの柱からなる。以下この順で検討することにしたい。

##### (2) 責任原則

###### 厳格責任

事故発生時の船舶の所有者<sup>107</sup>は、海上輸送中の有害危険物質によって生じた損害について責任を負う(7条1項)。これは、所有者に過失あるいは帰責事由の有無を問わない厳格責任であり、同条第2項、3項に定められた事情がない限り免責されない。

###### 責任集中

船舶所有者が厳格責任を負わされている反面、それ以外の者に対して責任の追及がなされる場合は限定されている(責任集中)<sup>108</sup>。すなわち、①所有者の被用者・代理人、乗組員、②水先案内人、③傭船者(裸傭船者を含む)、船舶の管理・運航者、④所有者の同意を得または権限ある公的機

関の命令を受けて救助活動を行った者、⑤損害防止措置を講じた者、⑥③～⑤の者の被用者に対しては、本条約に基づくか否かを問わず、損害の補償を求める請求をすることはできない(7条5項)。したがって、たとえこれらの者の過失によって損害が発生した場合であっても、HNS条約上はもとより、民法709条、715条、商法690条等に基づいて責任を追及することもできない。ただしこれらの者が、「損害を生じさせる意図をもって、または無謀かつ損害が生じるおそれがあることを認識して行った作為・不作為」によって生じた損害については、これらの者への責任追及を妨げない(7条6項)。

船舶の運航に必ずしも関与しているとは限らず、したがって事故について最も帰責性が強いとは当然にはいえない登録船主を排他的な責任主体としているのは、強制保険制度を効果的に機能させるという考慮と関係しているとされる。すなわち当事国の権限ある当局は、有害危険物質の輸送に関して有効な責任保険が付せられた状態にあるか否かをチェックすることになっている(後述(4)参照)。このようなチェックが実効的になされるためには、誰が責任を負い誰が被保険者となるかということが一義的・形式的に分かるようにしておくことが便宜であり、そのためもっとも形式的に捕捉できる登録船主をもって責任主体としておくことが望ましいのである<sup>109</sup>。もっとも、このことからは、少なくとも登録船主は常に責任を負い強制保険を付していなくてはならないことは導けても、他の主体が責任をいっさい免れる理由にはならないのではないかという疑問もあるが、これについては複数の潜在的な責任主体が重複して保険を付することで、無駄なコストが生じることを防ぐという説明がなされる<sup>110</sup>

なお責任集中の効果は、事故によって一次的に損害を被った者(被害者)との関係に限られる。HNS物質による事故の損害を賠償した船舶所有者が、第7条5項に掲げられた者に対して求償権行使することは一切妨げられない(7条6項)。

###### 免責事由

船主は、次のことを証明した場合には、その責任を免れる(7条2項)。

①当該損害が、戦争、敵対行為、内乱、暴動または例外的、不可避かつ不可抗力的な性質を有する自然現象によって生じたこと。

②当該損害が、もっぱら損害をもたらすことを意図した第三者の作為ま

たは不作為によって生じたこと。

③当該損害が、もっぱら灯台その他の航行援助施設の維持について責任を有する政府その他の当局のその維持についての過失あるいはその他の不法の行為によって生じたこと。

④荷送人またはその他の者が船積みされる物質の危険および有害な性質に関する情報を提供することを怠ったことが、(i)全面的あるいは部分的に損害を引き起こしたこと、あるいは(ii)所有者が第12条に従った保険を得なかつたことにつながったこと。ただし船主あるいは使用人、代理人が船積みされたものがHNS物質であることを知らずかつ合理的に知りえなかつた場合に限る。

また船主は、損害の全部または一部が、損害を被った者の損害を引き起こすことを意図した作為または不作為によって生じたか、その者の過失によって生じたことを証明した場合には、その者に対する責任の全部または一部を免れることができる(7条3項)。

第7条2項1号～3号の免責事由(不可抗力、第三者の意図的作為・不作為、当局による航行援助施設の維持の不備)および被害者自身の意図的作為・不作為あるいは過失の場合の免責については、油濁関係の条約とまったく同じであり(1969年民事責任条約第3条2項、3項参照)、その解釈も基本的には同じことであろう<sup>111</sup>。

HNS条約に特徴的なのは、物質の危険性・有害性に関する情報の通知がなされなかつたことをもって免責としていることである<sup>112</sup>。そもそもこのような種類の免責を認めるべきかどうかということは、外交会議でも最後まで争われた<sup>113</sup>。仮に、船主の免責を認めたとしても、HNS基金からの救済がありうる限りにおいて(不可抗力等と異なり、ここで問題となっている事由は基金の支払いに関しては免責をもたらさない)、被害者の救済という点では必ずしも違ひがあるわけではない。したがって、これは荷主の無資力を船主あるいはHNS基金のいずれが負担すべきかという問題なのであるが、船主が負担すべきであるという政策も十分成り立つ<sup>114</sup>。当初の草案では、より広い免責を認める案<sup>115</sup>が含まれていたが、それに対しては免責事由が広すぎるという批判<sup>116</sup>や、さらには全面的に削除すべきであるとの提案がなされ、最終的には免責要件を厳しくすることで妥協が成立したのである<sup>117</sup>。

積み荷の有害性・危険性についての不通知を理由に免責を得るために船

主が証明しなくてはならないのは、次の事実である。

①荷主あるいはその他の者が船積みされる物質の危険および有害な性質について通知しなかったこと。

②(a)このような情報の不通知が部分的にせよ全部にせよ損害を引き起こしたこと、あるいは、(b)情報の不通知が強制保険の不備をもたらしたこと。

③船主あるいは使用人、代理人が船積みされた物質の危険および有害な性質を知らずかつ合理的に知りえなかつたこと。

若干補足しておく。まず通知の主体は、荷送人あるいはそれ以外の誰であってもよい。また、通知を受けるべき人間については、条文はまったく触れられていない(草案の段階では、船舶所有者に通知がなされなかつた場合とされていた<sup>118</sup>)。なぜこのように限定がないのかは必ずしも明らかではないが、あるいは次のような考慮によるのかもしれない。すなわち仮に船主に対する通知懈怠を免責要件としてしまうと、裸傭船者を含む傭船者、管理人あるいは運航者等に対して物質の有害性・危険性が通知された場合、これらの者は責任主体から排除されているため(7条5項(d))、責任を負う者が誰もいなくなってしまうおそれがある。また、船主以外に通知がなされる場合を考えると、必ずしも、荷送人によって通知がなされた場合に限定しなくともよいと考えられたのではなかろうか(船主に対して通知がなされた場合であれば、第7条5項(d)但書により、いずれにせよ免責が否定されるであろうから、通知義務懈怠の主体を広げることにはあまり実益はない)。

次に、②の「情報の不通知が部分的にせよ全部にせよ損害を引き起こした」ということであるが、もちろん情報の不通知そのものが損害を引き起こすわけではなく、要するに有害危険物質であれば特別の配慮が要求されるところ有害危険物質である旨の通知を受けていなかったがゆえに、そのような配慮がなされず、その結果事故につながったといった因果関係があれば十分だということであろう。次に、「情報の不通知が強制保険の不備をもたらした」という場合には、そもそも何を証明をしなくてはならないかよく分からぬ。有害危険物質であるとすれば付保するのは船主の義務である(強制保険)から、そのような通知を受けていても敢えて付保しなかつたであろうといった特殊な事情はなかったということを証明するのであろうか。もしそうなら実際には、ほとんどのケースでは、因果関係はほぼ当然に認められるであろう。

### 複数の船舶による事故

複数の船舶を含む事故が発生した場合には、第7条に規定された免責事由が存在しない限り、各船舶の所有者は責任を負う。もし損害が合理的に分割できないのであれば、各船舶の所有者は、損害の全体について連帯して責任を負う(8条1項)。ただし、責任限度額は各人ごとに適用される(8条2項)。この場合も、所有者はおのれの第9条に基づく責任制限をする権利を有し、また他の所有者に対する求償も妨げない。

### (3) 責任制限

船舶所有者は、HNS条約に基づく責任を、制限することができる(9条1項)。当然に責任が制限されているわけではなく、後述の手続に従って責任を制限することができることとされている。ただし、損害を生じさせる意図をもって、あるいは無謀にもそのような損害が発生するであろうことを認識して、所有者の行った作行為あるいは不作為によって損害が生じたことが証明された場合には、責任を制限することはできない(9条2項)。

### 責任限度額

責任限度額は、一事故につき次の通りである(他の条約における責任限度額との比較として次頁の図表参照)。

2,000トンまで： 1,000万SDR

2,001トンから50,000トンまで： 1トン当たり1,500SDRずつ増加  
(50,000トンでは8,200万SDR)

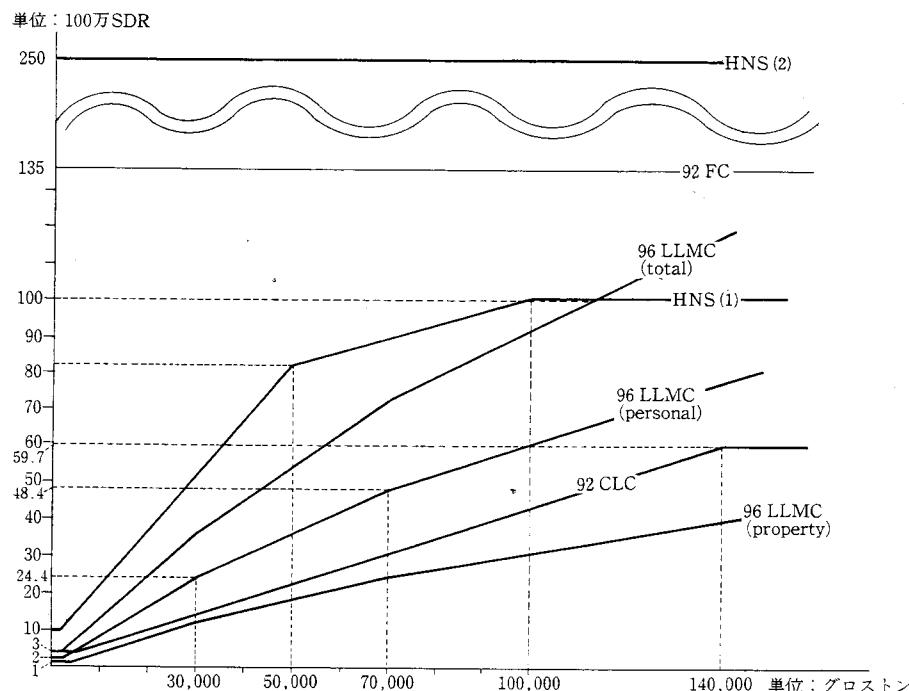
50,000トンを超える部分： 1トン当たり360SDRずつ増加  
ただしいかなる場合も、限度額は1億SDRを超えない  
(100,000トンでこの上限額に達する)

この限度額は、前述のように、外交会議の最終段階まで激しく対立し、非公式な交渉を重ねた末、最終的には議長提案という形で妥結されたものである(前述1(4)参照)。

### 責任制限手続

責任制限を享受するためには、船主は、管轄を有する当事国(4(5)参照)

【図】責任限度額の対比



HNS (1) : HNS条約における船主の責任限度額

HNS (2) : HNS条約におけるHNS基金による補償の限度額

96 LLMC (personal) : 1996年責任制限議定書による人身損害についての責任限度額

96 LLMC (property) : 1996年責任制限議定書による財産損害についての責任限度額

92 CLC : 1992年民事責任条約による油濁損害に対する責任限度額

92 FC : 1992年基金条約による油濁損害に対する油濁基金の補償の限度額

の裁判所その他の権限ある当局<sup>119</sup>に、責任限度額に相当する額の基金を形成しなくてはならない(9条3項1文)。基金の形成は、その金額の提供あるいは、基金が形成される当事国の法によって認められかつ裁判所その他の権限のある当局が十分であると考える銀行保証その他の保証を提供することによって形成することができる(9条3項2文)。

有害危険物質をめぐる事故に関する請求は、もっぱら責任制限基金に対して行われることになる。すなわち、基金の形成によって、当該事故によって生じた損害に関わる請求をする者は、その請求に関し、他の財産に対していかなる権利も行使しえなくなり(10条1項(a))、また当該事故に関わる請求に関して差押えられた船主の財産については、差押えが取り消され、差押えを免れるために提供した担保があればそれも返還される(10条1項(b))。

請求者間の基金の分配については、確定した請求額に比例してなされるが(9条4項)、ただし死亡または身体の傷害に関する請求は、基金の金額の3分の2を超えるまでは、他の請求権に対して優先する(11条)。これは、人身損害に対する救済を優先する政策的な規定である。

なお、船主が損害を防止あるいは最小化するために自発的に負担した合理的な費用等は、責任制限基金に対して請求することが認められ、その他の請求と同ランクに立つこととされる(9条8項)。これは、次のような考慮によるものと考えることができよう。すなわち、船主が合理的に損害を防止・軽減できる場合であっても、最終的な損害が責任限度額を上回るすれば、そのような措置をとるインセンティブはなくなってしまう。したがって、責任制限によって生じるこのような望ましくない効果(事故発生後のモラルハザードといつてもよい)に対処するため、損害防止措置をとった限りにおいて、責任を軽減することを認めたものと理解しうる<sup>120</sup>。

HNS条約上の責任制限手続は、他の一般的責任制限手続(たとえば、1924年条約、1957年条約、1976年条約あるいは各国の国内法に基づくもの)とは、手続的には別個独立のものであり、仮にHNS条約の適用のある事故が同時に他の債権をも発生させる場合には、両方の責任制限手続が併存し同時に進行することになる。

もっともこのことから次のような問題が生じる余地がある。すなわち、ある国(仮にA国とする)が、既存の責任制限条約の当事国が同時にHNS条約の当事国でもある場合、その国は、同じ責任制限条約の当事国であり

かつHNS条約の非当事国である国(仮にB国とする)との関係では、当該責任制限条約に基づく責任制限(これはHNS条約の規定する限度よりもかなり低い)を認める義務を負うことになる。たとえば、B国船籍の船舶がA国領内でHNS物質による損害を発生させたとする。この事故は、HNS条約の適用がある(3条(a))が、この船主が責任制限条約に基づく責任限度を主張した場合には、A国の裁判所は、それを適用しなくてはならないことになる<sup>121</sup>。そしてこの場合には、責任制限条約に基づく限度額とHNS条約に基づく限度額との間の金額については、HNS基金からの補償の対象になっていないため、被害者としては補償を受け得ないことになる(この問題について下記\*参照)。なお、1996年責任制限議定書との関係には、HNS条約の適用のある請求権については同議定書を適用しない旨の留保を附することができることとされており(議定書第7条1項)、1996年責任制限議定書を批准しかつこのような留保を行った場合には、その国に関する限り、前述の問題はなくなる<sup>122</sup>。

これらの問題は、今回の外交会議における重大論点の一つとして時間をかけて議論がなされたが、結局適切な解決方法を見つけることができず、わずかに1996年責任制限議定書に調整のための留保条項を置いた以外、何も手当がなされないこととなった。

#### \*既存の責任制限条約との関係(いわゆるリンクエージ問題)

以上述べてきたHNS条約のもとでの責任制限の内容は、基本的に油濁関係の条約とほぼ同じである。しかし、最終的にこのような形に落ち着くまでは、相当糾余曲折があった。議論が最後まで紛糾したのは、既存の責任制限条約との関係で生じる問題をどのように解決するかという論点が持ち出され、それをどのような形で処理すべきかということをめぐって、さまざまな立場が複雑に対立したからである。最終的には従来の油濁条約と同じ解決に落ちていたため、結果論としては、議論のための議論に終わったというべき面もあるこの問題は、一時は条約の成立のための最大の障害とも思われたのである。そこで、最終的に成立した条約には直接関係はないものの、何が問題とされたかを簡単に振り返っておくことにしたい。

既存の責任制限条約との関係が法律委員会でクローズアップされてきたのは、比較的最終段階に至ってのことである。第71回法律委員会(1994年10月)において、いくつかの国の代表からなる非公式のワーキング・グループが、リンクエージに関する議論を開始した。このワーキング・グループは、第72回法律委員

会（1995年4月）にも作業を続けたが、<sup>1</sup>さらにその後も検討を続け、リンクージに関する会期間作業の報告という形でその成果が外交会議に提出された<sup>123</sup>。リンクージ問題は、より正確には、①ギャップの発生、②一般的な責任制限手続とのリンクという二種類の異なる問題が含まれている。順次説明する。

### ギャップ

HNS条約は船主の責任制限を規定するが、海事債権一般について同じように責任を制限する条約がいくつか存在し（1924年責任制限条約、1957年責任制限条約、1976年責任制限条約）、HNS条約の規定する限度額よりかなり低い責任限度額を規定している。このことは本文で述べたように、HNS条約の当事国でありかつ既存の責任制限条約の当事国でもある国とHNS条約の非当事国でありかつ既存の責任制限条約の当事国である国とに関わる事故の場合、既存の責任制限条約上の限度額とHNS条約上の限度額との間におよそ補償がなされないギャップを発生させてしまうことになる<sup>124</sup>。

この問題への対処は論理的には三つありうる。第一は、このようなギャップが発生すること自体を事前に防ぐことである。たとえばHNS条約の加盟の条件として、従来の船主責任制限条約を廃棄することを要求するなら、このようなギャップの発生は回避できる<sup>125</sup>。第二は、ギャップが発生すること自体はあきらめて、そのかわり何らかの形（当該当事国の補助的基金）によってそのギャップを埋めることである。第三は、ギャップを容認してしまうということである。いずれにも一長一短があるが、もっとも基本的な点だけ述べておく。まず、過去の責任制限条約の強制廃棄によってギャップを回避する場合には、HNS条約に加盟する国の負担が重くなり、HNS条約の効力が遅れることにもつながる。ギャップを埋めることは、条約の複雑化をもたらす上に、その財源によってはさらなる不公平をもたらしうる（HNS基金などで埋めることは、ギャップを生じさせた国の問題を当事国全体で負担することを意味する）。最後に、ギャップを放置するのは、いかにも被害者にとって不公正の感が残る。

### リンクージ

一つの事故が、HNS条約上の請求権と同時に他の債権者をも生み出す可能性は十分にある。その場合、一般的な船主責任制限手続に基づく基金とHNS条約上の責任制限基金との両方が形成されることになるが、その両者の関係をどのようにするかということも問題とされた。一つには、両者を統合させ二つの基金が併存することを避けるという方向での解決があり得る。この場合、HNS条約に基づく債権も、まず一般的な責任制限手続の方へ参加し、HNS条約上の責任制限基金は、あくまでも補助的なものとしてのみ存在するというわけである。

二つの責任制限手続をリンクされるのは、明らかにHNS条約の責任制限手続

を複雑化させるし、そもそも一般的な責任制限手続と異なる点もあるだけに、相当な困難が予想される。それにも関わらず、リンクージが主張されたのは、責任制限手続が併存すると保険のキャパシティが下がり、保険料のコストが増大することにつながり、さらには船主の責任限度額を低く抑えざるを得なくなる要因ともなりかねないと主張が、主としてPIクラブ国際グループによって主張されたからである<sup>126</sup>。

### 解決の選択肢

ギャップの問題とリンクージ問題と両者への対処については以上述べた通りであるが、両者が組み合わされることで、いくつもの選択肢が生じる。リンクージに関する会期間作業の報告は、次の5つの解決を選択肢として示した。

- (1) 発生したギャップを埋め、かつ手続的には一般的な責任制限とリンクさせる（A案）。
- (2) ギャップの発生を回避し、かつ一般的な責任制限とはリンクさせない（B案）。
- (3) ギャップの発生を回避し、かつ一般的な責任制限とリンクさせる（C案）。
- (4) ギャップを容認し、かつ一般的な責任制限とはリンクさせる（D案）。
- (5) ギャップを容認し、かつ一般的な責任制限とはリンクさせない（E案）。

若干補足しよう。(1)は、ノルウェー代表の提案であり、具体的には次のような内容を含む。HNS条約の当事国には、1924年責任制限条約、1957年責任制限条約を廃棄する義務を負わせる。ただし、1976年条約に留まることは認める。その結果、1976年条約との関係で生じるギャップについては、それを埋める方法をHNS条約上に講じておくというものである。

(2)は、ドイツ代表の提案であり、HNS条約の当事国には、1976年責任制限条約を含め、過去のすべての条約の廃棄を義務づけるものである。これによって、ギャップの発生はなくなる。他方、HNS条約上の請求権は、1996年責任制限議定書の適用範囲から除く。これによってHNS条約と一般的な責任制限条約とは完全に独立した関係となる。

(3)は、イギリス代表の提案であり、やはり既存の責任制限条約の廃棄を義務づけることでギャップの発生を回避し、他方、1996年責任制限議定書（あるいは国内法による）責任制限手続とをリンクさせるというものである。

(4)、(5)は、非公式ワーキング・グループの議論の過程で浮かび上がってきたものであり、ギャップの発生の回避や発生したギャップの補填は、条約としては手当しないとするものである。ただし、一般的な責任制限手続との関係では、リンクさせる解決とリンクさせない解決がありうる。

## 結末

この問題は、外交会議の間、激しく議論されたが、実際的な解決方法はなかなか見つからなかった。それと同時に、この問題が、——HNS条約および1996年責任制限議定書の責任限度額がどの程度になるかということとも密接に関連するが、——実は、かなりアカデミック（悪い意味で）な性格のものであるという認識も広まっていた。たとえばギャップの問題は、確かに深刻なように見えるが、実際にこの問題が頭在化する場面は限られている。同じ問題は、油濁関係の条約と責任制限条約との間で生じているはずである（たとえばわが国についても、1976年責任制限条約を批准する前には、1969年民事責任条約と1957年責任制限条約との関係で問題が存在していた）が、このことは実務的にはさして問題視されていないようと思われる。またリンクージの方は、仮にそれがなくともHNS条約の責任限度額として十分高い額が確保できるのであれば、現実的なインパクトは少なくなる。実際、外交会議の最終段階に至り、リンクージのメリットとして強調されていた保険キャパシティの確保という点が、やや誇張され過ぎていたことが判明してきたのである。そこで非公式の折衝において、リンクージなしでも相当額の責任限度が確保できることについて国際P&Iグループの確認をとった上で、まず外交会議第3週の初めにリンクージは必要ないという旨の決定を行い、その後に責任限度額の交渉がなされたのである。

## (4) 強制保険

条約は、これまで述べてきたような内容の船主の責任を担保するために、有害危険物質を輸送する船主が保険その他の手段を講ずるように義務づけている。さらに強制保険証書 (compulsory insurance certificate) の発行を通じて、強制保険制度を実効あらしめるようにしている。具体的には次の通りである。

### 強制保険証書の発行

当事国に登録されており、実際に有害危険物質を輸送している船舶の所有者は、第9条1項に規定される責任限度額分の保険その他の財政上の保障（たとえば銀行その他の金融機関の保証等）を維持しなくてはならない（12条1項）。ただし、当事国の所有する船舶については、例外が規定されている（12条12項）。

当事国の権限ある当局は、要件を満たす保険その他の財政上の保障が存在していることを確認した上で、強制保険証書を発行する。当事国に登録

されている船舶については、強制保険証書は、登録国の権限ある当局が発行することになるが、当事国に登録されていない船舶については、いかなる当事国の権限ある当局により発行されてもよい（12条2項）<sup>127</sup>。強制保険証書の記載事項は条約に規定されており（12条2項(a)～(f)）、またその様式は附属書Iに示されている。証明書が、英語、フランス語、スペイン語のいずれでもない言語で作成されている場合、証明書にはこれらの言語のいずれかによる訳文を記載しなくてはならない（12条3項）。その他の強制保険証書の発行要件、効力要件については、船舶の登録国の定めるところによる（12条6項）。強制保険証書は、船内に備置し、その写しを船舶登録簿を保管する当局に寄託しなくてはならない（12条4項）。

### 強制保険の実効性の確保

有害危険物質を運搬する船舶が、強制保険証書なく運航することができないように、当事国には次のような義務が課せられている。まず当事国は、自国旗を掲げる船舶については、強制保険証書が発行されていない限り、その運航を許してはならない（12条10項）。次に、船舶の登録がどこの国でなされているか、どこの国の旗を掲げているかに関わらず、当事国としては、自国の領域内の港に入港もしくは出港し、または自国の領域内にある沖合の施設に到着しもしくはそこから出発する船舶について、保険その他の財政上の保障が備わっていることを確保する義務を負う（12条11項）。注意すべきは、有害危険物質を輸送するのがたとえ当事国の船舶ではない場合であっても、強制保険証書を取得しない限り、当事国の港に入港等することはできないし、また当事国は入港等をさせない義務を負うことになることである。当事国に登録されていない船舶であっても、船主が当事国から強制保険証書を取得することにつけては、前述したとおりである。

### 被害者の直接請求権等

条約は、保険者（あるいはその他の財政的保障を提供する金融機関を含む）に対する被害者の直接請求権を規定する（12条8項）。被告とされた保険者等は、船主の援用することのできる抗弁（ただし、破産・清算に基づく抗弁（破産免責等）を除く）を援用することができる。しかし被告が船主に対して有する抗弁をもって、被害者に対抗することはできない（ただ

し、損害が船主の悪意 (wilful misconduct) によって生じたという抗弁 (保険者の故意免責のごときもの) を除く)。なお、被告とされた保険者等は、船主が訴訟手続に参加することを要求する権利を有する。また、責任限度額については、たとえ船主が主張することのできない場合 (9条2項) であったとしても、保険者はいつでも主張することができる。なお、被害者が直接請求しなかった場合であっても、保険 (その他財政上の保障) に基づいて提供される金銭は、本条約に基づく請求の弁済に排他的に充てられる (12条9項)。

## (5) 時効と管轄

### 時効

船主の責任は、損害を受けた者が、損害および船主の identity を知ったあるいは合理的に知るべきであった日から 3 年以内に訴えが提起されなければ消滅する (37条1項)。またいかなる場合であれ、損害を生じさせた事故の日<sup>128</sup>から 10 年経過した後は、訴えを提起することはできない (37条3項)。

### 管轄

船主あるいは保険者に対する請求を起こせる管轄は、次のように限定されている。

(1) 当事国の領土 (領海を含む) あるいは排他的経済水域<sup>129</sup>で損害が生じた場合あるいは当事国の領土内で損害を防止するための防止措置がとられた場合には、船主あるいは保険者に対する補償の請求は、その当事国でのみ提起することができる (38条1項)。

(2) 次に、損害が当事国の領土あるいは排他的経済水域外においての損害をもたらした場合でも、一定の場合には条約の適用がありうる。一つは、当事国の船舶で輸送される有害危険物質によって生じた汚染損害以外の損害 (3条(c)) であり、いま一つは損害防止措置がとられた場合 (3条(d)) であるが、この場合には、次の裁判所に訴訟を提起することができる (38条2項)。

①船舶の登録国<sup>130</sup>

②所有者の居住地あるいは主たる営業所のある当事国

③責任制限基金の形成された当事国

なお、責任制限基金が形成された後は、その国の裁判所が、排他的な管轄権を有することとされる (38条5項)。

107 「所有者」とは、船舶の所有者として登録されている者、または登録がない場合には船舶を所有する者をいう。ただし国が所有する船舶であってその国においてその国においてその船舶の運航者として登録されている会社が運航するものについてはその会社が所有者とされる (1条3項)

108 このような登録船主への責任集中は、油濁関係条約においても採用されている (1969年民事責任条約第3条4項、1992年民事責任条約第3条4項)。

HNS条約の条文は後者と同一である。

109 時岡=谷川=相良・前掲注92・320頁 (谷川)

110 Cleton, supra note 17, p. 182

111 これらの免責事由については、たとえば時岡=谷川=相良・前掲注92・346 頁以下 (谷川) を参照。

112 この規定は、道路、鉄道および内水航行船舶による危険物の輸送中に生じた損害に対する民事責任に関する条約 (CRTD) 第5条4項(c)に由来する。

113 第72回法律委員会の議論の結果について、LEG 72/9, para. 53-56 参照。

114 船主への責任集中という原則からは、免責事由はできるだけ少なくしなくてはならないという主張が一部の国からなされた (LEG 72/9, para. 55)。

115 草案第6条2項(d)として、船主が、貨物発送人あるいはその他の者が、船舶所有者に対し物質の危険および有害な性質について通知する義務を怠り、かつ所有者あるいはその代理人、乗組員のいずれもがその性質について知らず、また知るべきであるとは言えないことを証明した場合に免責を認めるとする案が挙げられていた。

116 イギリス代表の提案(LEG/CONF. 10/6(a)/22) (免責事由を絞り、通知懈怠と損害との因果関係を要求)

117 最終的なテキストは、イギリス、ノルウェー、デンマーク各代表からなる非公式ワーキンググループの提案によるものである (LEG/CONF. 10/CW/WP. 14)。

118 "The consignor or any other person failed to meet the obligation to inform the owner of the hazardous or noxious nature of the substances..."

119 正確には、①第38条の規定に基づいて訴えが提起されている当事国の裁判所その他の権限ある当局、あるいは②訴えが提起されていない場合には、第38条の規定に基づいて訴えが提起されうる当事国の裁判所その他の権限ある当局でなくてはならない。

120 時岡=谷川=相良・前掲注92・464頁 (谷川) は、「油濁損害の防止措置を執ることを奨励する目的の規定」と説明するが、積極的に「よいこと」をさせるための規定ではなく、事故後のモラルハザードという悪い現象を防ぐ趣旨と理解すべきであろう。

121 類似の問題は、油濁条約と責任制限条約との間でも生じ得た。現に、わが

- 国が1969年民事責任条約と1957年責任制限条約の両方の当事国であった期間、本文で述べたのとまったく同じ問題が（少なくとも理論上は）存在した（時岡＝谷川＝相良・前掲注92・356～358頁（谷川）参照）。
- 122 前注121で述べた問題も、油濁損害を適用範囲から除いた1976年責任制限条約（第3条(b)参照）の批准とともに解消した。
- 123 LEG/CONF. 10/6(a)/2 なおこの書類は、もともと第73回法律委員会（ここではHNS条約は審議の対象にはなっていなかった）にLEG 73/INF. 2として提出されたものと同一である。
- 124 HNS条約当事国が、条約より低い責任限度額を規定する国内法を有することも考えられるが、この問題は、当該当事国の国内法の問題として解決できる問題である。これに対して、本文で述べた問題は、条約遵守義務が問題となり、当事国の国内法では解決が困難であろう。
- 125 従来の責任制限条約を廃棄したHNS条約当事国は、新しい責任制限条約（1996年船主責任制限条約、ここにはHNS条約との調整規定を置いておく）あるいは国内法によって責任制限制度を設けることになる。
- 126 PIクラブ国際グループ提出のペーパー LEG/CONF. 10/6(a)/5 参照。
- 127 このように強制保険との関係では、船舶の登録国が重要な意味をもつくる。「船舶の登録国」について、条約は、①登録されている船舶については登録国、②登録のなされていない船舶については旗国をいうと定義する（1条12項）。最近では便宜置籍船の場合に、船舶登録国と旗国の食い違うケースもままあると言われている（谷川久「旗国法の基礎の変化と海事国際私法（一）」成蹊法学22号1頁（1984年）、特に12頁以下）が、たとえば、パナマ船籍でドイツ國旗を掲揚している船舶であれば、条約上はドイツは「登録国」とは扱われないことになる。
- 128 事故が一連の事象からなる場合には、この期間は最後の事象の日から起算する（37条4項）。
- 129 正確には、国際法に従い設定された当事国の排他的経済水域、または当事国が排他的経済水域を設定していない場合には、国際法に従い当該当事国によって設定された同国の領土を超えてこれに接続する水域で、領海の幅を測定するための基線から200海里以内の区域（3条(b)）である。
- 130 条文は“The State Party where the ship is registered or, or in the case of an unregistered ship, the State Party whose flag the ship is entitled to fly”となっている。別段誤りという訳ではないが、「船舶の登録国」（1条13項）が、この内容の通り定義されており、本来なら「船舶の登録国」と書くべきであろう。おそらくは、起草の際の見落としと思われる。

## 5 HNS基金

### （1）総説

船主（あるいは保険者）に対する責任追及によって、損害を被った者も対する十分な救済になりえない場合（典型的には損害が責任限度額を超

る場合）に、HNS条約は荷主によって拠出される基金による救済を用意している。このような二段階の補償システムは、油濁損害と共通するものである（ただし油濁の場合には船主の責任と基金による補償とが別条約になっている）が、HNS条約の場合、すでに述べたように拠出を行う荷主が多業界にまたがることもあり、特定の業界から特定の業界への利益の移転（cross-subsidization）の問題が不可避的に生じるため、問題が紛糾し、法律委員会においても時間をかけて検討がなされ<sup>131</sup>、最終的に採択された仕組もはるかに複雑となっている。

### （2）HNS基金による補償

#### 補償のなされる場合

HNS基金による補償が行われるのは、以下の三つの場合である（14条1項）<sup>132</sup>。

- (1) 当該損害について、条約第II章のもとで船主の責任が生じない場合。
- (2) 船主が責任を負う場合であって、船主がその義務を完全に履行する資力を有せず、かつ保険その他の財政上の保障もまた損害の補償に十分ではない場合<sup>133</sup>。
- (3) 当該損害が、条約第II章の定める船主の責任限度額を超える場合。

まず、(1)については、船主に何らかの免責事由が認められる場合が主たる適用場面であろう。もっとも、船主の責任の免責事由とHNS基金の免責事由には共通するものもあるから、補償がなされるのは前者には該当するが後者には該当しないような事由によって損害が発生した場合に限られる（たとえば、船主が積み荷の危険および有害な性質について通知を受けていなかった場合（7条2項(d)）等である）。

次に(2)の船主の責任が発生しているにも関わらず賠償の資力がないという事態も、強制保険制度にも関わらず、いろいろと考えられる。まず少なくとも理論的には、保険者、金融機関自身に資力が無い場合がありうる。また強制保険証書が誤って発行される場合や、当事国によるチェックが不十分なケースも絶対にないとは言えない。さらには、条約の適用がある事故であるにも関わらず、条約上も強制保険が要求されない場合もないではない。たとえば、非当事国の国旗を掲げる船舶が非当事国から非当事国へ

の海上輸送に従事する途中、当事国の近海で事故を起こし、その結果当事国の領海あるいは排他的経済水域に環境損害が発生したとする。この損害は、条約の適用があるはずである（3条(a)、(b)参照）が、問題の船舶は付保していない可能性がある（12条10項、11項参照）。このように、船主の責任が認められるにもかかわらず、賠償資力が十分ではないケースもいろいろと想定されるのであり、そのような場合にもHNS基金による補償が必要となるのである。

最後に(3)については、あまり問題がないであろう。船主の責任限度額を超える損害が発生した場合であり、HNS基金による補償が想定される中心的な場合である。

#### HNS基金の免責事由

他方、HNS基金は以下のような場合には、補償の義務を負わない。

(1) 損害が戦争、敵対行為、内乱もしくは暴動によって生じたことをHNS基金が証明した場合（14条3項(a)）。

(2) 国が所有もしくは運航する軍艦その他の船舶で、事故の当時政府の非商業的役務にのみ使用されていたものから流出あるいは排出された有害危険物質によって損害が発生したことをHNS基金が証明した場合（14条3項(a)）。

(3) 請求者が、損害が一又は二以上の船舶の関連する事故によって生じたものであるという合理的な蓋然性を証明できない場合（14条3項(b)）。

(4) 損害が、損害を被った者自身の、損害を意図した作為・不作為あるいはその者の過失によって生じたことを、HNS基金が証明した場合。また船主が第7条3項に基づいて責任を免除された場合には、その範囲で当然に免責される。ただし、防止措置については、HNS基金は義務を免れることはない（14条4項）。

若干細かく見ておこう。(1)の免責事由は、船主の免責事由（7条2項(a))とおおむね重なるが、天災（例外的、不可避的かつ不可抗力的な自然現象）についてはHNS基金の免責事由とはされていないなど、こちらの方が若干狭い。

(2)は、基金条約と共通するものである（1992年基金条約第4条2項(a)参

照）。HNS条約では、そもそもこのような軍用・政府公用船は適用範囲から除外されており（4条4項）、あえて基金の免責事由として掲げる必要があるのか疑問に思われるかもしれないが、当事国は第4条5項に基づいて軍艦その他の船舶についても条約を適用する旨を決定することができる（この場合船主の責任が発生することは疑いない）。本条は、その場合であってもHNS基金の免責事由となることを明らかにしていることになる<sup>134</sup>。

(3)は、損害が船舶の関連する事故によって生じたものであることを要求するものである。損害を被った者がHNS基金から補償を受けるには、それが船舶関連の事故と因果関係があること、少なくともその合理的蓋然性があることを証明しなくてはならない。この条文は、基本的には基金条約をモデルとするものである（1992年基金条約第4条2項(b)参照）が、基金条約では証明の対象が「一又は二の船舶の関連する事故によって生じた損害」であるのに対して、HNS条約では「一又は二の船舶の関連する事故によって生じた損害である合理的蓋然性」であることとされている点が異なる。本条約が「合理的蓋然性」の証明をもって足りるとしたのは、具体的な船舶の特定を要求しないとすることで請求者の証明の負担を軽くしようとする趣旨だと理解される<sup>135</sup>。法律委員会の議論の過程では、HNS基金の側に因果関係の不存在の証明責任を課すべきであるという議論もなされていたが、それは行き過ぎであって詐欺的な請求を招くおそれがあるとして現在のような形に落ち着いた<sup>136</sup>。もっとも、「合理的蓋然性」というのは、証明の対象としての要件事実なのか裁判官の心証の程度を表わす概念なのかがいま一つ明らかではなく、この条文を国内法化する際には疑義も生じよう<sup>137</sup>。

#### 補償の限度額

HNS基金の補償にも限度額が設定されている。これは、船主責任との合計額で決められており、一つの事故について、第II章に基づいて船主が実際に支払った賠償額との合計で2.5億SDRを超えない額とされる（14条5項(a))<sup>138</sup>。なお、HNS基金に対する請求額が基金の補償の限度額を超える場合には、確定した請求額とこの条約のもとで請求者によって現実に回収される額との比率が同じになるように分配される（14条6項第1文）。ただし、死亡または身体傷害に関する請求は、総額の3分の2を超えない範囲で優先する（14条6項第2文）。

## 代位と求償

**HNS 基金の求償権** HNS 基金が、補償を行った場合には、支払いを受けた者が、本条約に基づき所有者あるいはその保証提供者に対して有したであろう権利を代位取得する(41条1項)。また、これらの者以外の者に対する求償権行使することも妨げられない(41条2項)。

**HNS 基金に対する求償権** 当事国あるいはその機関が、国内法にしたがって損害を補償した場合には、補償を受けた者がHNS 基金に対して有したであろう権利を代位取得する(41条3項)。

### (3) HNS 基金への拠出

いかなる人間が、いかなる形でHNS 基金に拠出すべきかは、この条約の最大の争点であった。荷送人か荷受人か、事前の拠出か事後の拠出か、拠出の取扱はどのような形で行うのか、拠出量はどのような形で計算するか、といった技術的な論点が、業界間の補助(cross-subsidization)の問題を背景に争われた。最終的に出来上がった仕組は、次のとおりである。

## 一般会計と独立会計

まずHNS 基金は、一般会計と石油会計、液化天然ガス(LNG)会計、液化石油ガス(LPG)会計という三つの独立会計からなる。これらの会計は相互に完全に独立採算制であり、たとえば石油関係の事故の補償のために、他の会計から支払いがなされたりすることはない(16条4項)。このような方式が採用されるのは、同質の物質に関連する事故については同質の物質の荷主によってのみ拠出がなされるようにすることが、①荷主間の負担が公平であり、②負担の透明性にも資するし、かつ③事故にもっとも関連のある業界に費用を負担させることが、将来の事故の防止の観点からも望ましいとも考えたからである<sup>139</sup>。なお一般会計はさらに物質の性質に応じてセクターに分けられるが、会計としては一つである(16条1項)。なおセクターの分け方については附属書II規則1参照)。したがって、あるセクターに属する物質によって引き起こされた事故については、他のセクターに含まれる物質の荷主を含めてなされる拠出によって補償がなされる。

いずれの会計も、原則として同時に発効するが、ただし独立会計については拠出貨物の量が一定の水準に達するまでは稼働が延期され(19条3項)、また拠出貨物の量が一定の水準を下回った場合には、総会の決定によ

って停止されることになる(19条4項)<sup>140</sup>。独立会計が何らかの理由によってその稼働が延期・停止された場合(19条3項、4項)には、一般会計の中の一セクターを形成することとされ(18条2項、19条6項)、独立会計に対して拠出金を支払う義務を負う者は、一般会計に対して拠出することになる(19条6項)。

独立会計という考え方には、第67回法律委員会(1992年9月~10月)における、わが国の提案にかかる。この提案の実質的な議論は第68回法律委員会から行われた。当初は独立会計という考え方自体に対しても批判がないではなかったが<sup>141</sup>、直ちに多数によって支持されるようになり<sup>142</sup>、議論はどのような物質について独立会計制をとるかということへと移って行った。最後まで争われたのは、液化石油ガス(LPG)会計の導入の可否である<sup>143</sup>。液化石油ガス(LPG)の独立会計を主張する国<sup>144</sup>からは、液化石油ガスは、その輸送量の大きさにも関わらず、事故の記録はほとんどなく、極めて安全な物質であることが強調され、最終的にはこれが多数を占めた<sup>145</sup>。

## 年次拠出金と当初拠出金

HNS 基金への拠出は年次拠出と当初拠出の二種類に分かれる。当初拠出は、条約発効に伴ってなされる拠出であり、事故発生の有無を問わない。年次拠出とは「必要な場合にのみ」(すなわち事故の発生後)になされる拠出である(17条1項)<sup>146</sup>。

## 拠出義務者

拠出義務者の決定についても、外交会議までに相当長い議論が必要であった。基本的な考え方としてそもそも有害危険物質の輸出者、輸入者のいずれをもってを拠出義務者とするのかというこという出発点においてすでに争いがあった。当初は輸出者をもって拠出者とする案がとられていたのであるが、検討を重ねていくうちに、むしろ輸入者を拠出義務者とした方が処理が簡単であることが認識されるようになり、輸入者を拠出者とする方向へと議論の流れが変更された<sup>147</sup>。また、これに加えて個別の輸入者をもって拠出者とするか、業界団体をもって徴収にあたらせるかという議論もあった<sup>148</sup>が、結局前者のやり方をとることとなった<sup>149</sup>。さらに、拠出の対象となる貨物の受取等について、正しい量の報告がなされるシステムを

どのように作るかという、エンフォースのあり方も議論された。

最終的に、条約上拠出義務者とされることとなったのは次の者である(ただし各物質ごとに、拠出義務者となるための最下限の貨物の輸入量が決められておりそれに満たない者は拠出義務は負わない<sup>150</sup>)。

- (1) 一般会計の場合は、当事国内の受取人である(18条1項)。
- (2) 石油会計の場合には、基金条約の適用がある石油については同条約で支払い義務を負うことになる者、そうでないものについては、受取人が拠出する(19条1項(a))。
- (3) LNG会計の場合、各当事国の港あるいは基地で荷揚げされる貨物について、荷揚直前に「権原(title)」を有していた者が拠出者となる(19条1項(b))<sup>150</sup>。
- (4) LPG会計の場合、当事国の受取人である(19条1項(c))。

### 受取人の定義

以上から分るように、拠出者を決定する上で重要なのが「受取人(receiver)」の定義である。この定義については、外交会議でも相当争われた。草案は、「税関申告手続を行う者」という概念に依拠する定義を置いていた<sup>152</sup>が、最終的な定義はこれとはかなり異なるものとなった。争点の一つは、荷揚港で拠出貨物を受け取った者が、実は最終的な貨物の受取人ではなく、単なる代理人であるといった場合の処理をめぐってであった。たとえば船舶によって輸送された有害危険物質がオランダのロッテルダム港で荷揚げされたが、そこで受け取った者は代理人であって、最終的に貨物を受け取る人間はドイツ国内にいるといった場合、拠出者は本人か代理人かということをめぐり、沿岸国と内陸国の利害が対立した(草案では、一定の要件のもと本人を拠出義務者とするような規定になっていた)。このことと関連して、条約が排他的な定義を置くべきか、国内法に委ねてよいかということが問題とされた<sup>153</sup>。さまざまな議論があったが<sup>154</sup>、最終的な解決は次のようにになった。

「受取人とは、次のいずれかを意味する。

- (a) 当事国内の港またはターミナルで荷揚げされる拠出貨物を物理的に受け取る者。ただしこの取りに際して、貨物を物理的に受け取る者が、

いずれかの当事国の管轄に服するその他の者の代理人として行動している場合において、その代理人がHNS基金に対して本人を開示している場合には、その本人が受取人とされる。

- (b) 当事国内の者で、その当事国の国内法によれば、ある当事国の港またはターミナルで荷揚げされる拠出貨物の受取人とされるもの。ただし、当該国内法に従い受け取られる拠出貨物の量は、(a)項の下で受け取られるであろう貨物の総量と実質的に同じにならなくてはならない。」

やや分かりにくい構造となっているが、次のような趣旨である。まず(a)項が、条約上の「受取人」の定義を定める。これによると原則として拠出貨物を物理的に受け取った者をもって受取人とする。ただし、当事国内(必ずしも拠出貨物の荷揚げのなされる国でなくともよい)の本人のために代理人として受け取る者は、誰が本人であるかをHNS基金に開示する場合に限り、受取人ではなくなる(本人が受取人ではなくなる)。本人が当事国内にいない場合には、たとえ本人をHNS基金に開示しても、代理人は拠出義務を免れない。非当事国内の本人からは、拠出を取り立てることが、事実上困難だからである。

つぎにこれに加えて、(b)項が国内法によって「受取人」を定める余地を認めている。したがって当事国内の人間が、ある当事国の国内法によって受取人とされる場合がありうることになる。なお注意しなくてはならないのは、その国内法は、必ずしも拠出貨物が荷揚げされる港またはターミナルのある国とのものとは限らないことである<sup>155</sup>。たとえば、A国内の輸入業者aが、B国の港で荷揚げされる有害危険物質の最終的な受取人であり、B国の港で受け取っているのは代理人とする(A、B両国はいずれも当事国とする)。この場合、A国の国内法が、「最終的な受取人(本人)をもって受取人とみなす」という内容であったとすれば、A国内のaがB国で荷揚げされている拠出貨物の受取人とされるのである。なお(b)項但書は、当事国が自国内の荷主に有利に受取人の概念を操作するような立法がなされること防止する趣旨である。外交会議の審議の過程で、国内法に全面的に委ね、国内法の手当がない場合にのみ条約の定義が適用されるという案<sup>156</sup>が出されたのに対し、一部の国から恣意的な国内立法に対する懸念が表明されたためにこのような但書が入れられた<sup>157</sup>。

## 拠出金額

まず、一般会計および各独立会計に対する金の総額を、総会が決定する(17条3項1文)。異なる会計またはセクターにまたがる事故の分担については、各々の物質が当該損害に与えた寄与の大きさの見積りに基づいて総会が決定する(17条5項)。これを受け事務局長が、条約の規定に基づき、各拠出義務者が一般会計あるいは各独立会計に対して負う分担を計算する(17条3項2文)。その計算方法は、一般会計と独立会計によって異なる。すなわち、独立会計の場合には、単純に、各拠出義務者について前曆年度(または総会が定めうる別の年度)に報告された拠出貨物の単位数に応じて分担する(17条3項4文)のに対して、一般会計については、各セクターごとに分担の比重が異なってくるのである(17条3項3文、条約附属書II参照)。一般会計に含まれる物質(その中には、本来独立会計に含まれるが、当該独立会計が停止中のため一般会計に拠出がなされるものも含まれる)にはさまざまな種類があり、危険性、有害性の程度も相当異なるため、単純に拠出貨物の量だけで分担を決めるのは公平を欠くとして、物質の危険度をも考慮した方が考案されたのである。

## 報告等

拠出の実効性を確保するべく、各当事国は、HNS基金の事務局長の作成するリスト<sup>158</sup>に拠出義務者が記載されかつそのデータが更新されるようにHNS基金に対して次のような報告を行わなくてはならない(21条1項)。各当事国は、①拠出義務者の名前と住所、②その者が拠出する責任を負う前曆年中の拠出貨物の数量に関するデータを、HNS基金の事務局長に通知しなくてはならない(21条2項)。当事国が、通知義務を怠ったためにHNS基金に財政的な損害があった場合には、当事国はその損害を補償する義務を負う(21条4項)。なお、内航運送については、拠出量の報告の仕方について、当事国に選択の余地が認められている(21条5項)<sup>159</sup>。

## (4) HNS基金の組織及び職務等

HNS基金は、各当事国の法律の下で、権利義務を有し、訴訟手続の当事者となりうる法人として認められる組織である(13条2項)。その構成としては、総会および事務局長を長とする事務局を置く(24条)。

## 総会

総会はすべての当事国によって構成される(25条)。通常総会は年に一回開かれるが(27条1項)、総会の構成員の少なくとも3分の1の要請がある場合には臨時総会が召集される(27条2項)。総会の決定事項は第26条に列挙されているが、その主たる内容は、議長等の選出、条約の手続規則の決定、基金の目的及び内部規則の見直し、HNS基金の事務局長の選出、年次予算の採択、拠出貨物の定義の範囲について事務局長の提言を検討・承認すること、会計検査人の任命およびHNS基金の報告書の承認、HNS基金に対する請求についての和解の承認、補償の支払いに充てられる金額の請求者間での配分や被害者の迅速な救済のための暫定的支払いの条件の承認、補償請求に関する委員会および臨時の・常設的な補助機関の設置、総会に参加しうる非当事国等(ただし議決権は認められない)の決定、事務局長および補助機関への指図、条約および総会決定の実施の監督、条約の実施状況(特に拠出の計算システムや内航運送の拠出方式を中心に)の見直し等である。

総会の意思決定は構成員の多数決による(33条(b))が、一定の事項の決定<sup>160</sup>は3分の2の加重多数決によるとされている。各構成員は各々1票の投票権を有する(33条(a))。

## 事務局及び事務局長

事務局長は、総会によって任命される(25条(d))。事務局長は、HNS基金の法律上の代表であり(29条2項。なお13条2項)、本条約、HNS基金の内部規則あるいは総会によって与えられた任務を、総会の指示に従って遂行する(30条)。特に条約が事務局長の権限として掲げるのは、①HNS基金の管理のために必要な職員の任命、②HNS基金の資産の適正な管理のため必要なすべての措置をとること、③第22条2項の規定(拠出の不履行に対する措置)を遵守しつつ条約に基づいて支払われるべき拠出金を徴収すること、④HNS基金に対する請求の処理その他の職務遂行に当たり必要な限りで法律、財務その他の専門家を雇うこと、⑤内部規則に定める範囲と条件のもとHNS基金に対する請求を処理すること(内部規則が規定する場合には、総会の事前承認なく最終的な和解を行うことを含む)、⑥各曆年ごとに会計書類及び予算を作成し総会に提出すること、⑦前曆年中のHNS基金の活動についての報告を、総会議長と相談の上準備し、公にすること、

⑨総会及び補助機関の作業に必要な文書、情報を作成、収集および配布することである（30条2項）。

## （5）時効と管轄

### 時効

HNS基金への補償を請求する権利は、損害を受けた者が、損害を知ったあるいは合理的に知るべきであった日から3年以内に、訴えが提起されるかあるいは船主・保険者に対する補償の請求の手続についてHNS基金に対する通告がなされる（39条7項）かしなかった場合には、消滅する。またいかなる場合であれ、損害を生じさせた事故の日<sup>161</sup>から10年経過した後は、訴えを提起することはできない（37条3項）。

### 管轄

原則として、HNS基金に対する訴えは、船主に対する責任が可能な裁判所に対して提起することができる（39条1項）。当該損害を生ぜしめた物質を輸送した船舶を特定できない場合には、損害の発生した領海、排他的經濟水域を有する当事国の裁判所にのみ訴えを提起することができる（39条1項→38条1項）。もし、船主あるいは保険者に対して訴訟が提起されれば、その裁判所がHNS基金への請求についても、排他的な裁判管轄を有する（39条4項）。

各当事国は、条約上裁判管轄が認められる場合に、国内法としても自国の裁判所が裁判管轄を有するようにしなくてはならず（39条2項）、また、HNS基金に対して自国の権限ある裁判所で開始された裁判手続にHNS基金が当事者として参加する権利を有するようにしなくてはならない（39条4項）。

### その他：HNS基金への通告と判決の効果

さらに、当事国は所有者あるいは保険者に対する訴えが自国の権限ある裁判所に提起された場合には、手続の各当事者がHNS基金に対して通知することができるようにしなくてはならない（39条7項）。もし、このような通告が、当該当事国の国内法上の手続きに従い、かつHNS基金が実際有効に手続に参加することができるような時期と方法でなされた場合には、その（船主あるいは保険者に対する責任を決定する）判決の中の事実認定（facts

and findings）については、最終的なものとされ争うことできなくなる（39条7項）。

131 第70、71回法律委員会（1994年）に提出されたオーストラリア、カナダ、ノルウェー代表の共同提案（LEG 70/4/10、LEG 71/3/4）が、網羅的に問題を検討しており、その後の詰めの基礎となっている。

132 ちなみに国際油濁基金もまったく同じ仕組をとる（1992年基金条約4条1項参照）。

133 損害を被った者が、その者に認められている法的救済を得るべく、すべての相当の措置をとったにもかかわらず、条約第II章のもとでその者に支払われるべき補償を得ることができない場合には、船主には資力がなくかつ財政上の保障も十分ではないとみなされる（14条1項(b)）。

134 ちなみに、民事責任条約の場合には、当事国が軍艦等の公用船に条約を適用する旨の宣言をするという規定がないため（1992年民事責任条約第11条参照）、このような問題を考える必要はない。

135 ちなみに、船主の責任は、船主を特定できなければ追及できない（ただし、複数の船舶が同一の事故に関与したとすれば連帯責任となるから両方への責任追及が可能である（8条1項））。

136 法律委員会での草案の審議の過程で、当初はHNS基金に因果関係の不存在を証明させる形をとっていたが、第71回法律委員会で〔 〕付で現在のような表現に改められ（LEG 71/10, para. 67-69）、第72回法律委員会で〔 〕がはずされた（LEG 72/9, para. 44）。現行条文は、第71回法律委員会におけるイギリス、日本の共同提案に由来している（LEG 71/3/2）。

137 このためわが国は、この条文の採択に際して、要求される心証の程度は法廷地の民事訴訟の考え方へ委ねるという趣旨の確認を議長を通じて全体委員会に求め、これは了承された。

138 なお第14条5項(b)は、「例外的、不可避的かつ不可抗力的な性質を有する一つの自然現象により生じた損害」の場合に、HNS基金による補償を2.5億SDRとすると規定する（同じ規定が基金条約にもある。1992年基金条約第4条4項(b)）。「例外的、不可避的かつ不可抗力的な性質を有する自然現象により生じた損害」の場合は、船主は免責されるにも関わらずHNS基金は免責されないから、2.5億SDRの限度額一杯HNS基金が負担するのは当然にも見えるが、この規定の存在意義は、一つの天災でいくつもの事故が発生した場合にある。すなわち、同一の「例外的、不可避的かつ不可抗力的な性質を有する自然現象」によって生じた限り、事故の数がいくつあったとしても、HNS基金は総額で2.5億SDRまでしか補償しないとする趣旨である。

139 LEG 67/WP. 2 参照。

140 この決定は、3分の2の特別多数決が要求されている（34条(a)）。

141 一方で制度をいたずらに複雑化させることでHNS基金の運営費用を増加させ、また拠出を取り立てる困難を増やし、他方、同じ効果は拠出量を算出する方法の工夫によって達せられるという意見があった（LEG 68/11, para.

26)。

142 LEG 68/11, para. 28

143 草案でも、LPG会計に関する規定は〔 〕内に入れられ、最終的には外交会議で決着をつけることとなった(LEG 72/9, para. 33-35)。

144 日本(LEG/CONF. 10/6(a)/6)、韓国(LEG/CONF. 10/6(a)/16)等。

145 LEG/CONF. 10/6/CW/RD/13

146 このことから分かるように、HNS基金は基本的に、事後の拠出によって成り立っている。これは、国際油濁基金と同じであり、早くから多くの国の支持を集めていた(たとえば、LEG 70/10, para. 26 参照)。

147 この方向転換は、第69回法律委員会(1993年9~10月)から第70回法律委員会(1994年3月)にかけて行われたようであり(LEG 69/11 para. 28-30, LEG 70/10, para. 39-40)、第71回法律委員会(1994年10月)では趨勢は決していたようである(LEG 71/13, para. 55)。輸出者(shipper)を拠出者とするこの問題の指摘としては、LEG 70/4/10, para. 4-15 および LEG 71/3/4/10, para. 7-31 が詳しい。

148 たとえば、第68回法律委員会におけるノルウェー提案(LEG 68/4/3)参照。これについては、LEG 70/4/10, para. 4-15, LEG 71/3/4/10, para. 47-51 参照。

149 第71回法律委員会において決定された(LEG 71/3, para. 65)。

150 各物質の最低限度は次の通りである(いずれも各々前曆年あるいは総会で定めるその他の年の年間受取量の合計)。一般会計については、①固体ばら積み物質、②停止中の独立会計に該当する物質、③その他の物質、各々について2万トン。石油会計については、持続性油について総量15万トン、非持続性油について2万トン、LPG会計については、2万トン。

151 LNGについてのみ、他の物質とは異なった形で拠出義務者が決められている。これは、LNGの輸出入に関与する者が極めて少数であり、利害関係を有する者の間での合意があるならばそれを尊重することが望ましいと考えられるところ、利害関係を有する者の間では、拠出義務者としては荷揚直前に権原を有していた者とし、拠出貨物の最下限は設けないという合意があったためである(LEG 71/13, para. 44)。ちなみに、わが国に輸入されるLNGのほとんどは、いわゆるEx Ship契約(一種の揚地売買)という形態をとっており、この契約形態だと、拠出義務者は輸出者ということになる。

152 参考までに草案第1条4項を挙げておこう。「『受取人』とは、当事国内の人間で、その国の港またはターミナルで拠出貨物を受け取る者であって、拠出貨物の税関申告の責任を負う者、あるいは税関申告が適用されない場合には、拠出貨物の引渡しを物理的に受け取る者をいう。しかしながら、そのような者が、他の者の代理人として行動する場合であって、代理人が受取りに際して誰が本人であるかを明らかにしており、かつ本人がいずれかの当事国の管轄に服するときには、その本人が受取人とみなされる。」

153 ちなみに基金条約では、荷受人を定義する規定は置かれておらず、もっぱら国内法に委ねられている。

154 LEG/CONF. 10/6(a)/7(日本代表の提案)、LEG/CONF. 10/CW/WP.

4(オーストラリア、カナダ、日本、オランダ、ノルウェー代表による共同提案)、LEG/CONF. 10/CW/WP. 12(受取人の定義に関する非公式作業グループの報告)等参照。

155 条約の原文は次のようにになっている(冠詞に注意)。“the person in the State Party who in accordance with the national law of that State Party is deemed to be the receiver of contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party....”

156 オーストラリア、カナダ、日本、オランダ、ノルウェー代表による共同提案(LEG/CONF. 10/CW/WP. 4)。

157 受取人の定義に関する非公式作業グループの報告(LEG/CONF. 10/CW/WP. 12)参照。

158 このリストは、拠出義務者および拠出量の決定のために、そこに記載された事実に関する推定力のある証拠(prima facie evidence)となる。

159 当事国は、次の2つをいずれかを行なう選択が与えられている。すなわち、  
①当該当事国が、当該年度について総額をHNS基金に支払う旨を通知する、  
②HNS基金に対して、個々の受取人等に対して、各々が支払うべき総額を徵収するよう指示する。

160 第34条に、次の5つが列挙されている。(1)独立会計の稼働を停止または再開する決定(19条4項、5項参照)、(2)拠出を履行しない者に対し措置をとらないあるいは継続しない旨の決定(22条2項参照)、(3)事務局長の任命(26条(d)参照)、(4)補助機関の設置に関する決定(26条(i))、(5)拠出貨物総量が一定量を下回ったにも関わらず条約が効力を有し続ける旨の決定(51条1項参照)である。

161 事故が一連の事象からなる場合には、この期間は最後の事象の日から起算する(37条4項)。

## 6 発効要件と改正手続

HNS条約も、他の条約と同様、最終条項(final act)の中で、署名、批准等の方法、条約の発効要件、失効要件、条約の改正手続等を規定する(第VI章。45条~54条)。その多くは、他の海事法条約と同じ内容に過ぎないが、ここでは発効要件と条約改正手続について、若干詳しくみるとしたい。

### (1) 発効要件

発効要件は、当事国数、当事国の船舶のトン数、HNS基金(一般会計)への拠出量の3つの要素に基づいて決められている。すなわち、(1)少なくとも12ヵ国以上が本条約に拘束されることに同意し、(2)そのうち4ヵ国以

上が200万総トン以上の船舶を保有しており（以上46条1項(a)）、かつ(3)これらの国の者で基金に対して拠出義務を負うであろう者が前暦年において一般会計に拠出する貨物を少なくとも合計4,000万トン受け取った<sup>162</sup>（以上46条1項(b)）という条件が満たされてから18ヶ月後に、条約は発効する。

草案段階では、一番単純に締約国数だけで決定するというやり方（第1案）の他に、発効要件として加えうるファクターがいくつも並記されていた。その中には最終的に採用された案の他に、拠出貨物（一般会計、独立会計を問わない）の総量を勘案する案、各独立会計についても最低拠出量を定め、すべての会計について要件が満たされない限り条約が発効しないという案も含まれていた<sup>163</sup>。しかし、締約国数だけで条約を発効させてしまうと、事故の補償に対してHNS基金があまりにも不十分な状態のままである可能性が残る。他方、特定の独立会計への拠出量が基準に達していないことが条約全体の発効を妨げてしまうことについても懸念が示され、(1)締約国数、(2)締約国の船舶保有量、(3)一般会計への拠出量を勘案するという枠組そのものは、比較的早い段階から提案されていた<sup>164</sup>。その後、非公式作業グループによって具体的な数字が提示され<sup>165</sup>、若干の議論はあったもののそのまま可決された<sup>166</sup>。

## (2) 改正手続

### 条約の一般的な改正手続

HNS条約を修正または改正するための会議は、IMOによって召集される（47条1項）。6当事国あるいは3分の1以上の当事国のいずれかの多いほうの国の求めがあった場合には、IMO事務局長は、修正・改正のための会議を召集しなくてはならない（47条2項）。改正のための会議の手続や決議要件については特に規定されておらず、IMOの議事規則（Rules and Procedure）によることとなる。

### 責任限度額に関する改正手続

以上の通常の改正手続に加えて、条約は責任限度額に関する特殊な改正手続を用意している（48条1項）。すなわち、第9条1項（船主の責任限度額）、第14条5項（HNS基金の補償の限度額）については、IMOの法律委員会で検討され、3分の2の多数決で採択されうる（48条5項）。そして採択された改正は、IMOによってすべての締約国<sup>167</sup>に対して通知され、その

通知の日から18ヶ月の期間経過とともに、その改正を受け入れたとみなされる（48条8項）。ただし、改正の採択時に締約国であった国の4分の1以上が、この期間内に、改正を受け入れない旨をIMO事務局長に通知した場合には、改正は否定され、効力を失う（48条8項）。

この改正手続の特徴は、締約国が、たとえ自らが反対している場合でも、法律委員会で可決された改正に拘束されることにある。このことは、改正の通知があった後、18ヶ月以内に拒絶の通知を行ったとしても同じである（ただしそのような国が4分の1以上にのぼれば改正そのものが効力を失う）。どうしても、そのような改正の効力を受けるのがいやであれば、本条約を廃棄するしかない（改正の発効の少なくとも6カ月前までに行う必要がある。48条10項参照）。

このような黙示の受諾による改正（tacit amendment）による条約の改正は、元来は技術的な事項に関して導入されたものであるが、1970年代以降、責任限度額の改正方法としてもいくつかの条約で採用されてきた<sup>168</sup>。このような方式は、条約の改正結果の画一的適用を可能とする。しかし他方、他の締約国の多数によってなされた決定に、自らは承諾しないのに拘束される（拘束を免れるためには条約から離脱するしかない）とすることは、条約の批准の際に将来の改正について白紙の包括的承認をすることを意味し、各国内法上問題がありうる<sup>169</sup>。そこでHNS条約では、このような点を考慮して、次のような手当がなされている。

すなわち、まず本条の手続によってなされうる改正については一定の境界を設けている<sup>170</sup>。

(1) 本条約が署名のために開放された日、あるいは本条による前回の改正の効力発生の日から5年以内には、本条による改正を検討することはできない（48条6項(a)）。

(2) 限度額は、本条約が署名のために開放された日から、複利で6%の割合を超える範囲で引き上げることはできない（48条6項(b)）。

(3) 本条約に規定されている額の3倍を超えて、限度額を引き上げることはできない（48条6項(c)）。

次に、締約国が、改正条約体制に留まるか否かを検討するための十分な余裕を与えるべく、法律委員会による検討は、提案がIMOの全構成員及び

すべての締約国に送付された後、少なくとも6ヶ月の期間を置かなくてはならないとして(48条2項、3項)、改正の検討までの期間を確保し、また改正の採択からその効力発生までの間に、18ヶ月という期間を確保している(ただし、条約の廃棄は効力発生の6ヶ月前までに行うこととする)。

162 正確にはそのような情報をIMO事務局長が受け取ったことが要件である。条約を批准、受諾、承認あるいは加入した国はその効力を有する文書をIMO事務局長に寄託しなくてはならず(45条3項)、その場合には、自国で受け取られた(LNGの場合には荷揚げされた)貨物の量を提出することが要求される(43条)。

163 いわゆる第2案であるが、その中でもいくつかの異なる選択肢が挙げられていた。草案43条1項及び草案に対する注20参照。

164 発効要件に関する非公式作業グループの4月22日付けのレポート(LEG/CONF. 10/CW/WP. 8)参照。ただし、この段階では具体的な数字は空白にされている。ちなみに、非公式作業グループのレポートは、発効要件のもっとも本質的な要素は、締約国数と拠出貨物の量であるとしているが、船主と荷主の利益のバランスを確保する必要から、船舶の総トン数をも加味する必要があるとする。

165 LEG/CONF. 10/CW/WP. 25

166 独立会計が一定規模に達しないまま条約が発効した場合には、独立会計は停止したままその対象物質は一般会計中の一セクターとして位置付けられ、一般会計に対して拠出がなされることになる。これは、条約の発効要件と独立会計の起動要件との数字いかんによっては、本来独立会計とされることが予定された物質の荷主が、長期に渡って一般会計として拠出義務を負う(すなわち別の物質によって引き起こされた事故に対する補償のための拠出を行わなくてはならない)可能性があることを意味する。したがってこれらの数字の決定は、独立会計に該当する物質の輸入国にとっては重大な利害関係があることを意味する。このため最終的な数字が決定されたのは、外交会議の最終段階となった。

167 HNS条約は、条約法に関するウィーン条約の用語法にならって、「当事国(State Party)」と「締約国(Contracting State)」とを区別して用いている。「当事国」とは、条約に拘束されることに合意し、かつ自国において条約の効力が生じている国をいい、「締約国」とは条約(効力を生じているか否かは問わない)に拘束されることに同意した国をさす(ウィーン条約第2条(f)、(g)参照)。

168 默示の改正手続の普及に関しては、谷川久「多数国間条約の改正についての覚書」成蹊法学37号279頁、286頁以下(1993年)参照。

169 谷川・前掲注168・288頁

170 通常の改正手続を踏めば、たとえ責任限度額を修正する場合であっても、この制約は被らない。

## むすび

HNS条約は、過去20年の長きに渡りIMOの最優先議題として審議され続けてきた懸案であっただけに、これがついに採択された意義は大きい。油濁関係条約と相まって、有害危険物質の海上輸送にともなう損害(特に汚染損害)を包括的にカバーする国際的なフレームワークが完成したことになるわけであり、画期的な出来事と言っても過言ではない。しかもわが国は、LNG、LPG等エネルギー資源の大半を海外からの輸送に頼っており、この条約が影響を与えるのは、海運業界にはとどまらない。幸い関係業界及び関係省庁の尽力によって、最終的な条約は、わが国の意向も相当にくみ取られた形で成立した。それだけに、—この条約の各国による批准が今後どのようなペースでなされるかは分からぬが—、この条約が発効した際には、わが国としても傍観することは許されず、その批准を真剣に検討しなくてはならなくなるであろう。本稿が、この条約の理解の一助になれば幸いである。

[付記] 本稿の校正中に、イギリス、ドイツ両国がHNS条約批准のための準備を進めているとの報に接した。