

2010年HNS条約¹の概要と現状

「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国際条約(以下、2010年HNS条約)」はその成立までに多くの年月を要し、さらに成立後14年余りを経過した現在も未だ発効に至っていません。

しかし、近年、本条約の発効要件の充足に向けて徐々に各国の批准が進んでいる状況にありますので、この時点で本条約の概要²と発効に向けた批准状況についてご紹介致します³。

I. はじめに

国際海事機関(以下、IMO)で採択された船舶からの汚染物質の流出・排出に関する損害賠償及び補償に関する国際的な制度としては、主に3種類のものがあります。

一つ目は、ばら積みの持続性油を貨物として輸送する船舶からの持続性油の流出・排出による損害に関する賠償及び補償制度です。この賠償・補償制度は、1992年民事責任条約⁴(以下、1992年CLC)(1996年5月発効済)、1992年基金条約⁵(以下、1992年FC)(1996年5月発効済)、2003年追加基金議定書⁶(2005年3月発効済)の3つの国際条約によって構築されています。わが国はいずれの条約及びその議定書についても締約国であり、船舶油濁等損害賠償保障法(以下、油賠法)によって国内法化を実施しています。

二つ目は、上述の船舶以外の船舶からの燃料油の流出・排出による損害に関する賠償制度であり、2001年バンカー条約⁷(2008年11月発効済)によって構築されているものです。この条約についてもわが国は締約国であり、油賠法によって国内法化を実施しています⁸。

三つ目は、船舶による海上輸送中の「危険物質及び有害物質」(**Hazardous and Noxious Substance**: 各種の化学物質、石油、LNG、LPG など)によって発生した損害の賠償及び補償に関するものであり、いわゆるHNS条約によって構築されるものですが、この条約は現時点で発効に至っていません。この条約に関するIMOにおける策定作業は難航しました。IMOは1977年に検討を開始しましたが、20年足らずが経過した1996年に漸く「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ついての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約」(1996年HNS条約)が採択されました。しかし、この条約の批准は進まず、逆に、条約を履行する上で障害となる幾つかの技術的な点があり、これを克服しない限り発効が難しいということが広く認識されていきました。この点の解決を図るべく2010年4月にIMO外交会議においてこの条約を改正する2010年の議定書が採択さ

¹ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Hazardous and Noxious Substance by Sea, 2010

² 本ニュースは、2010年HNS条約の主要と考えられる規定の概要をご紹介するものであり、同条約について逐条的な解説を行うものではありません。この点、ご留意願います。

³ 弊社ではこれまでにマリンニュース185号(2009年5月12日)(https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/pdf/marine_news_090512.pdf)及びマリンニュース189号(2010年6月16日)(https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/pdf/marine_news_100616.pdf)にて2010年HNS条約をご紹介しています。

⁴ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992

⁵ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

⁶ Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

⁷ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

⁸ 上記二つの制度については弊社マリンニュースNo.208(2021年3月23日)(https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/pdf/marine_news_210323.pdf)でご紹介しています。



れました(この2010年の議定書で改正された1996年HNS条約を本稿では「2010年HNS条約」あるいは「本条約」と記載します)。

近時、各国の2010年HNS条約の批准が進み、発効要件の充足が迫っているとの見方があります。以下、当該条約の概要と批准の状況についてご紹介します。

II. 2010年HNS条約の概要

1. 目的と特色

- ① 本条約は、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の被害者に対する適正、迅速かつ効果的な賠償及び補償を実現するための統一的な国際規則と手続きを確立することを目的としています(条約前文)。
- ② 基本的な仕組みは、1992年CLC(賠償・補償の一層目を規定)及び1992年FC(賠償・補償の二層目を規定)によって構築された「タンカー等に関わる国際的油濁損害賠償・補償制度」と共通するものですが、船主の賠償責任に関する規定(一層目)とHNS基金による補償(二層目)に関する規定の双方が一体として本条約にまとめられている点においてタンカー等の油濁賠償・補償制度とは異なっています。

2. 危険物質及び有害物質(HNS)とは

- ① 本条約が規定する賠償・補償の対象となる損害の原因となる「危険物質及び有害物質(HNS)」とは、船舶により貨物として海上輸送される以下の(i)から(vii)に掲げる物質、資材及び物品です(1条5項)。
 - (i) MARPOL73/78条約⁹(将来の改正を含む)附属書I第1規則に規定されるばら積みで輸送される石油類
(例)原油、重油、軽油、ガソリン、アスファルト等
 - (ii) MARPOL73/78条約(将来の改正を含む)附属書II第1規則10に規定されるばら積みで輸送される有害液体物質及び同附属書IIの第6規則3に従って暫定的に汚染分類基準X類、Y類又はZ類に該当するものとして分類されている有害液体物質及び混合物
(例)メタノール、キシレン、スチレン、ベンゼン、リン等
 - (iii) IBC Code¹⁰(将来の改正を含む)第17章に規定されるばら積みで輸送される危険液体物質及び同規則1.1.6に従って、予め適切な輸送条件が政府及び関係する港湾当局によって定められている危険製品
(例)塩酸、硫酸、硝酸、スチレン、水酸化ナトリウム等
 - (iv) IMDG Code¹¹(将来の改正を含む)の適用される梱包形態の危険な又は有害な物質・資材・物品
(例)コンテナ等、梱包形態で運ばれる危険物質
 - (v) IGC Code¹²(将来の改正を含む)第19章に規定される液化ガス及び同規則1.1.6に従って、予め適切な輸送条件が政府及び関係港湾当局によって定められている危険製品
(例)LNG、LPG、エチレン、アセトアルデヒド等
 - (vi) 引火点が摂氏60度以下のばら積みで輸送される液体物質
(例)エタノール、トルエン、ベンゼン、アセトン、酢酸等
 - (vii) IMSBC Code¹³(将来の改正を含む)の適用される化学的危険性のある固体ばら積み物質であって

⁹ 1978年の議定書によって修正された1973年の船舶による汚染防止のための国際条約。

¹⁰ 危険化学薬品のばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則。

¹¹ 国際海上危険物規程。

¹² 1983年の液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則。

¹³ 国際海上固体ばら積み貨物規則。

梱包形態で輸送される場合には 1996 年に効力のあった IMDG Code も適用されるもの
(例)硝酸塩、ナトリウム、硫黄、鉄屑、油かす等

- ② どの物質・資材・物品が HNS に該当するかについては、国際油濁補償基金 (IOPC Funds) が開設しているウェブサイトにて設けられた HNS ファインダー (<https://www.hnsconvention.org/hns-finder/>) で検索することで特定できます。なお、HNS は合計で 8,100 種類余りになると言われています。
- ③ タンカー等が貨物として輸送する原油や重油などの持続性油も HNS に該当しますが、その場合、汚染損害については 1992 年 CLC 及び 1992 年 FC が適用され、それ以外の損害 (例えば、爆発・火災による損害、人身損害) については、2010 年 HNS 条約が適用されることとなります。なお、上記の通り (Ⅱ2①)、本条約が対象とする HNS は船舶が貨物として輸送する物質・資材・物品であるため、船種を問わず燃料油は基本的に本条約における HNS には該当しません。

3. 賠償及び補償の対象となる損害 (1 条 6・7 項)

(1) 人的損害

HNS を輸送している船舶上または船舶の外部において HNS によって生じる死亡・身体傷害

(2) 物的損害

HNS を輸送している船舶の外部において HNS によって生じる財産の滅失・損傷

(3) 環境汚染による損害

HNS によって生じる環境汚染による損失・損害。環境の悪化について行われる賠償・補償は利益の喪失に関するもの以外では、実際に講じられたかまたは講じられるべき回復のための合理的な措置の費用に限定される。

(4) 防止措置に関する損害

事故発生後に講じられる損害防止措置の費用及び損害防止措置によって生じる損失・損害

4. 適用の対象となる地理的範囲及び原因船舶 (3 条)

本条約は、(a) 条約締約国の領域・領海において HNS により生じるすべての損害、(b) 締約国の排他的経済水域において HNS により生じる環境汚染損害、(c) 全ての国の領域・領海の外において締約国に登録されているか締約国を旗国とする船舶によって輸送される HNS が引き起こす環境汚染損害以外の損害及び (d) 上記 (a) ~ (c) の損害の防止措置に関わる費用・損害を賠償・補償の対象としています。詳細は下表のとおりです。

表：HNS 条約の適用の対象となる地理的範囲及び原因船舶

損害発生場所		船籍	発生損害							
			1. 人損		2. 物損		3. 環境汚染損害		4. 防止措置	
締約国	領海	締約国	○	3条(a)	○	3条(a)	○	3条(a)	○	3条(d)
		非締約国	○	3条(a)	○	3条(a)	○	3条(a)	○	3条(d)
	排他的 経済水域	締約国	○	3条(c)	○	3条(c)	○	3条(b)	○	3条(d)
		非締約国	×		×		○	3条(b)	○ (3に限定)	3条(d)
非締約国	領海	締約国	×		×		×		×	
		非締約国	×		×		×		×	
	排他的 経済水域	締約国	○	3条(c)	○	3条(c)	×		○ (1, 2に限定)	3条(d)
		非締約国	×		×		×		×	
公海		締約国	○	3条(c)	○	3条(c)	×		○ (1, 2に限定)	3条(d)
		非締約国	×		×		×		×	

5. 船主の賠償責任

(1) 責任主体

1992年CLCと同様に本条約の下での賠償責任は、HNSを海上輸送する船舶の登録船主に集中されています。被害者は登録船主以外の当該船舶の乗組員、水先人、傭船者、管理人、運航者、救助者等の関係者に請求することはできません(7条1・5項)。

(2) 責任の性質・免責事由

① 登録船主は厳格責任を負います。被害者は、過失の立証を要せずに、登録船主に対して損害の賠償責任を追求することができます。(7条1項)

② 以下に掲げる限定的な免責事由に該当することを登録船主が証明した場合には、登録船主は賠償責任を免れます。(7条2・3項)

(i) 戦争等または不可抗力

損害が、戦争、敵対行為、内乱、暴動または例外的、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こと。

(ii) 第三者の作為・不作為

損害が、専ら、損害をもたらすことを意図した第三者の作為又は不作為によって生じたこと。

(iii) 政府等の責任

損害が、専ら、燈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その他不法の行為によって生じたこと。

(iv) 危険品の不通知

荷送人またはその他の者が船積みされる物質の危険及び有害な性質について情報を提供することを怠ったことにより—(a)全部または一部に損害を生じさせたこと、または、(b)登録船主が適切な保険を保有しないことになったこと。

ただし、登録船主、その被用者または代理人が船積みされる物質の危険及び有害な性質について知らなかった場合または合理的に知り得なかった場合に限られます。

(v) 被害者の意図的行為または過失

登録船主が、損害が、専らまたは部分的に、汚染者の作為若しくは不作為(損害を生じることを意図したものに限定されます)または過失によって生じたこと。この場合、登録船主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ます。

(3) 登録船主の責任制限

① 責任限度額

登録船主の賠償責任は以下の金額が限度額となります。

(a) ばら積み HNS がもたらした損害の場合(9条1項(a))

(i) 2,000 総トンを超えない船舶については、1,000 万 SDR (SDR:IMF における特別引出権)

(ii) 2,000 総トンを超える船舶については、1,000 万 SDR に以下の額を加えた額

・2,001 総トンから 50,000 総トンまでのトン数一単位当たり 1,500SDR

・50,000 総トンを超えるトン数一単位当たり 360SDR

この金額はいかなる場合にも 1 億 SDR を超えない。

(b) 梱包された HNS がもたらした損害の場合、ばら積み HNS 及び梱包された HNS がもたらした損害の場合、又は、いずれか特定できない場合(9条1項(b))

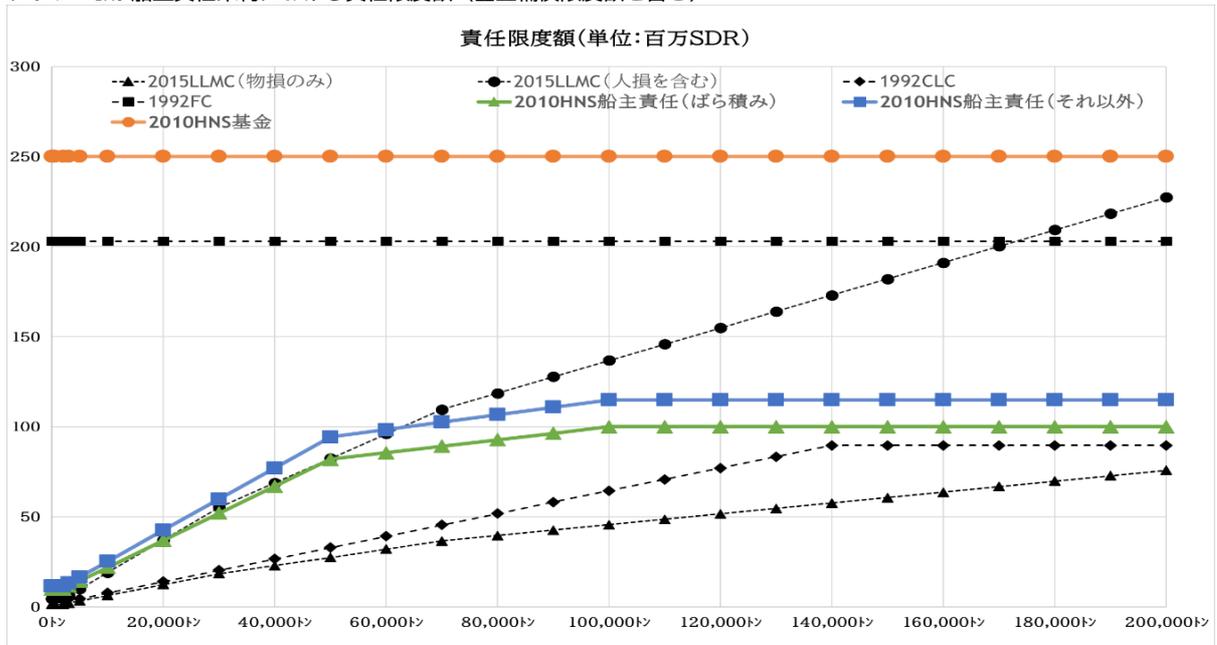
(i) 2,000 総トンを超えない船舶については、1,150 万 SDR



- (ii) 2,000 総トンを超える船舶については、1,150SDR に以下の額を加えた額
 - ・2,001 総トンから 50,000 総トンまでのトン数一単位当たり 1,725SDR
 - ・50,000 総トンを超えるトン数一単位当たり 414SDR

この金額はいかなる場合にも 1 億 1,500 万 SDR を超えない。

グラフ：IM0 船主責任条約における責任限度額（基金補償限度額を含む）



② 責任制限阻却事由

損害をもたらす意図を持ってまたは無謀にかつ損害が生じるおそれがあることを認識して行った行為の結果、損害が生じたことが証明された場合、登録船主は賠償責任を制限することができません(9条2項)。

(4) 強制保険制度

- ① 本条約の締約国に登録されている HNS を海上輸送する船舶の登録船主は、船舶の総トン数に応じ、本条約に定める責任限度額以上の金額の責任保険等への加入または銀行等の金融機関の金銭上の保証の維持を義務付けられます(12条1項)。
本条約の締約国に登録されていない船舶であっても HNS を積載し締約国の領海内の港・沖合施設に入港・到着もしくは港・沖合施設から出港・出発する船舶の登録船主も同様です(12条11項)。
- ② 上記船主は、締約国政府から発行される強制保険その他の金銭上の保証の証明書(強制保険証明書)の船内への備置きを義務付けられます(12条2・4項)。
本条約の締約国に登録されていない船舶であっても HNS を積載し締約国の領海内の港・沖合施設に入港・到着もしくは港・沖合施設から出港・出発する船舶の登録船主も同様です(12条2項)
- ③ 締約国は、責任保険等への加入または銀行等の金融機関の金銭上の保証を維持していない自国の船舶の運航を許可できません。また、締約国は、自国に入港・到着し、または自国から出港・出発する船舶が責任保険等への加入または銀行等の金銭上の保証を維持していることを確保する必要があります(12条10・11項)。

(5) 賠償責任保険者に対する直接請求

- ① HNS による損害の被害者は、責任保険者等に対して直接請求することができます。
- ② この場合、責任保険者等は、被保険者が被害者に対して為し得る抗弁を援用することができます。
- ③ 他方、責任保険者は、損害が被保険者の悪意によって生じたこと以外については被保険者に対して有する保険契約上の抗弁を被害者に対して援用することはできません。
- ④ 登録船主が責任を制限することが不可能な場合も、責任保険者等は船舶のトン数に応じた責任限度額まで填補金額を制限することができます(①～④全て 12 条 8 項)。

6. HNS 基金による補償

(1) HNS 基金の補償要件

HNS による損害の被害者が、以下の事由によって登録船主から十分かつ適正な賠償を受けることができない場合、被害者に対して HNS 基金が補償を行います(14 条 1 項)。

- (i) 免責事由に該当するため登録船主が賠償責任を負わない場合
- (ii) 登録船主に賠償資力がなく、また、十分な責任保険等が付保されず、銀行等の金融機関の金銭上の保証を維持されていない場合
- (iii) 損害額が登録船主の責任限度額を超える場合

(2) HNS 基金が補償を行わない場合

- ① 以下の場合には、HNS 基金は補償の義務を負いません(14 条 3 項)。
 - (i) 損害が、戦争、暴動、敵対行為、内乱、暴動によって生じたこと、あるいは、軍艦あるいは国の非商業的役務に従事する国が所有・運航する船舶の事故によって生じたことを HNS 基金が証明した場合
 - (ii) 損害が船舶から生じた合理的な蓋然性を被害者が証明できない場合
- ② HNS 基金が、損害が被害者の作為若しくは不作為(損害をもたらすことを意図したものに限定される)または過失によって生じたことを証明した場合、その者に対する補償義務の全部または一部を免れることとなります(14 条 4 項)。

(3) HNS 基金の補償限度額

HNS 基金からの 1 事故あたりの補償額は、原則として、登録船主による賠償金支払額と合わせて 2 億 5,000 万 SDR です(14 条 5 項)。

7. HNS 基金への拠出

(1) 一般勘定と分離勘定及びその拠出者

- ① HNS 基金は、一般勘定(*general account*)と分離勘定(*separate accounts*)に分かれ、分離勘定はさらに石油勘定、LPG 勘定、LNG 勘定に分かれます(16 条 1・2 項)。
石油勘定には石油受取人¹⁴が、LPG 勘定には LPG 受取人¹⁵が、LNG 勘定には LNG 受取人¹⁶が、

¹⁴ (前暦年又は総会が定める年に)締約国において(将来の改正を含む)1971 年基金条約 1 条 3 に規定された拠出油 15 万トン超を受け取っており、同条約 10 条に従い国際油濁補償基金に対して拠出金支払義務を負う者または負うであろう者、及び、MARPOL73/78 条約附属書 I 付録 I に掲げるばら積み油 2 万トン超を受け取った者(19 条 1(a) (i) 及び(ii))

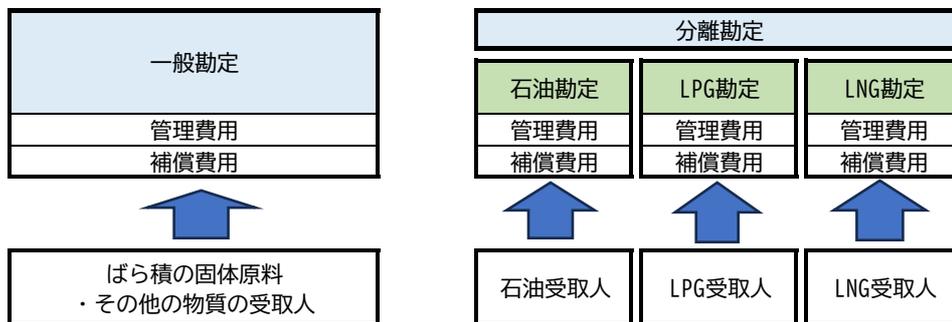
¹⁵ (前暦年又は総会が定める年に)締約国において LPG2 万トン超を受け取った者(19 条 1(b))

¹⁶ (前暦年又は総会が定める年に)締約国において LNG を受け取った者。ただし、権原者が受取人との間で権原者が拠出金を支払うことに合意し、かつ、受取人がその合意の存在を締約国に通告している場合には LNG 権限を当該荷揚げの直前に保有していた者(権原者)(19 条 1 の 2(a) 及び(b))

一般勘定にはばら積の固体原料・その他の物質の受取人¹⁷がそれぞれの物質の受取量に応じて後述する当初拠出金及び必要な場合には年次拠出金を支払います(16条3・4項)。

- ② 締約国は本条約が当該締約国について発効する前暦年中の HNS 受取量に基づいて一般勘定及び各分離勘定に「当初拠出金」を支払います(16条3項、20条1項)。
- ③ 締約国は必要となった場合に前暦年中の HNS 受取量に基づいて一般勘定及び各分離勘定に「年次拠出金」を支払います(16条3項、18条、19条1・1の2項)。年次拠出金の総額は HNS 基金総会が決定し基金事務局長が HNS 受取人毎の年次拠出金の額を計算します(17条3項)。年次拠出金は(a)基金の運営管理費用、(b)基金が被害者に補償をするための費用ですが、このうち、被害者に対する補償のための費用(b)は、事故発生後に拠出が行われます。

図：HNS 基金イメージ



- ④ 被害者に対する補償金は、石油の事故による損害は石油勘定から、LPG の事故による損害はLPG 勘定から、LNG の事故による損害は LNG 勘定から、その他の事故による損害は一般勘定から支払われます(16条4項)
- ⑤ HNS 基金の運営管理費用を、各勘定がどのように分担するかは、総会が決定します(17条4項)。

(2) 受取人の定義

HNS 基金に拠出金を支払うべき HNS の「受取人」とは、以下の①②のいずれかです(1条4項)。

- ① 本条約の締約国内の港及び係留施設において荷揚げされる拠出貨物を物理的に受け取る者。ただし、貨物を物理的に受け取る者が、その受取りの時に、締約国の管轄権に服する他の者の代理人として行動する場合において、当該代理人が HNS 基金に対し本人たる当該他の者について明らかにする場合には、当該他の者が受取人とみなされます。
- ② 締約国の国内法令に従い、当該締約国内の港及び受入施設において荷揚げされる拠出貨物の受取人とみなされる当該締約国内の者。ただし、当該国内法令に従って受け取る拠出貨物の総量が、上記①の者が受け取るであろう拠出貨物の総量と実質的に同一の場合に限定されます。

8. 裁判管轄と判決の承認・執行

(1) 裁判管轄

HNS による損害が締約国の領域・領海あるいは排他的経済水域において生じた場合、HNS を海上

¹⁷(a)IMSBC Code の適用される化学的危険性のある固体ばら積み物質であって、梱包形態で輸送される場合には、1996年に効力のあった IMDG Code も適用されるものの受取人、(b)分離勘定の運営が延期されまたは停止されている場合には石油勘定、LPG 勘定及び LNG 勘定に対して拠出義務を有したであろう者、(c)その他の HNS の受取人で、拠出貨物の合計で2万トン超を受け取った者(18条1(a)、(b)及び(c))

輸送する船舶の登録船主およびその責任保険者等に対する訴訟は、原則として、その締約国の裁判所においてのみ提起することができます(38条1項)。

締約国の領域・領海外でのみ、締約国に登録されているか締約国を旗国とする船舶によって輸送される HNS によって環境汚染損害以外の損害が発生した場合には、(a) 船舶の登録国・旗国である締約国、(b) 船舶の登録船主の常居所を有する締約国、あるいは(c) 責任制限基金を形成した締約国、でのみ登録船主およびその責任保険者等に対する訴訟を提起することができます(38条2項)

HNS 基金に対する訴訟は、登録船主に対して訴訟が提起されたのと同じ裁判所(登録船主が損害について責任を負わない場合、登録船主が責任を負う場合に管轄権を有することになる裁判所)において提起されなければなりません(39条1項)。

(2) 判決の承認・執行

本条約の締約国の裁判所において下された判決は、原則として、以下の場合を除き、いずれの締約国においても承認され、執行力を付与されます(40条1・2項)。

(a) 判決が詐欺によって得られた場合

(b) 被告が相当の通告及び事故の主張を陳述するための公平な機会を与えられなかった場合

9. 発効要件

以下の全ての要件の充足された日から 18 か月が経過した時点で発効します(46条1項)。

- ① 12 か国以上の国が本条約の批准書または加入書等を寄託すること
- ② 上記締約国のうち 4 か国の船舶保有量が総トン数 200 万単位以上であること
- ③ 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 万トン以上に到達すること

Ⅲ. 結びに代えて－発効の見通し

現時点で、カナダ、デンマーク、ノルウェー、トルコ、南アフリカ、フランス、エストニア、スロバキアの合計 8 か国が本条約を批准しています。また、締約国のうち 4 か国以上において、自国に登録される船腹量が 200 万総トン数であるとの上記 9.②の要件は既に充足済となっています。他方、海上輸送による受取抛出貨物量については現時点における締約国 8 か国の総量は約 1,920 万トンであり、現時点で未充足の状況です。

上記締約国に加えて、ベルギー、ドイツ、オランダ、スウェーデンの 4 か国については今年 2025 年初夏を目途に IMO への批准書の寄託に必要な手続きを行う方針であることが公表されており、この 4 か国が批准すると上記発効要件 9.①を充足することになります。もしも、これら 4 か国の一般勘定に属する HNS の受取抛出貨物量を加えた 12 か国の一般勘定の受取抛出貨物量が 4,000 万トンに到達した場合、最も早ければ、本条約は、2026 年末に発効することとなります。上記 4 か国を含めた各国の批准の動向及びそれらの国の受取抛出貨物量が注目されるところです。

以上