東京海上日動
マリンニュース

No.223
2025 年 7 月 24 日
コマーシャル損害部・海上業務部

代替燃料船の民事責任および賠償・補償制度について

2025 年 3 月 24 日から 28 日まで開催された国際海事機関（International Maritime Organization 以下、IMO）第 112 回法律委員会（Legal Committee 以下、LEG112）において、代替燃料による損害に関する民事責任および賠償・補償は既存制度で十分かについて今後 2 年間にわたって分析・調査を実施する作業計画が採択されました。本稿では、代替燃料に関する上記採択がなされた背景についてご紹介いたします。

1. はじめに

2023 年 7 月に IMO は、2018 年開催の IMO 第 73 回海洋環境保護委員会（The Marine Environment Protection Committee）にて採択された温室効果ガス（以下、GHG）排出戦略を改定し、2050 年頃までに GHG 排出量をネットゼロとすることを目標に掲げました[1]。この目標達成に向けて、従来から使用されている化石燃料（燃料油）に代わる燃料（いわゆる代替燃料）の活用が進められています。

他方、船舶の燃料油や積荷としての持続性油および危険有害物質の流出・排出による損害に関する既存の民事責任および賠償・補償制度は、代替燃料としての危険有害物質（アンモニア、メタノール、水素、バイオ燃料および LNG 等）の流出・排出による損害には適用されないものと考えられます。

2025 年 3 月 24 日から 28 日までロンドンの IMO 本部で開催された IMO LEG112 では、GHG 排出削減目標の達成を目的とした代替燃料船の社会実装に伴って今後生じ得る代替燃料による損害に関して、追加の民事責任および賠償・補償制度の必要性に関する検討のいわば前段階として現状の分析・調査を行う今後 2 か年の作業計画が提案され、採択されました。以下、現行の民事責任および賠償・補償制度とともにこの作業計画の採択の背景についてご説明します。

2. 燃料油・積荷としての持続性油・危険有害物質の流出・排出による損害に関する現行の民事責任および賠償・補償制度の概要

現行の民事責任および賠償・補償制度には以下の 3 つがあります。

（1） ばら積みの持続性油を積荷として輸送する船舶（いわゆるタンカー）からの持続性油（燃料油を含む）の流出・排出による汚染損害に関する民事責任（厳格責任）および賠償・補償制度[2]

---

[1]採択内容の詳細は、下記国土交通省HPをご参照ください。「国際海運『2050年頃までにGHG排出ゼロ』目標に合意～国際海事機関 第80回海洋環境保護委員会（7/3～7/7）の開催結果～」
（https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07_hh_000289.html）

[2]International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992（1992 年の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。以下、1992 年 CLC）、International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992（1992 年の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、1992 年 FC）、Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992（1992 年の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の 2003 年の議定書。以下、追加基金議定書）の 3 つ

(2) ばら積みの持続性油を積荷として輸送する船舶(いわゆるタンカー)以外の船舶からの燃料油の流出・排出による汚染損害に関する民事責任(厳格責任)および賠償制度[3]

(3) 海上輸送中の危険有害物質の事故によって生じた損害に関する民事責任(厳格責任)および賠償・補償制度[4]

これらの制度うち、(1)および(2)の制度は、積荷もしくは燃料としての油の流出・排出による汚染損害、損害防止費用および防止措置による損害を対象にしています。他方、(3)の制度は、積荷としての危険有害物質による汚染損害、損害防止費用および防止措置による損害に加えて、危険有害物質によって生じた人身損害および財産損害を対象にしています。

表:現行の賠償および補償制度の一覧

<table>
<tr><th rowspan="2">原因物質</th><th rowspan="2">用途</th><th rowspan="2">損害の種類</th><th colspan="2">船主の責任および被害者への補償制度</th></tr>
<tr><th>タンカー</th><th>タンカー以外</th></tr>
<tr><td rowspan="4">持続性油</td><td rowspan="2">積荷</td><td>汚染損害</td><td>1992 年 CLC
1992FC
追加基金議定書</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>人身・財産損害</td><td>2010 年 HNS 条約</td></tr>
<tr><td rowspan="2">燃料</td><td>汚染損害</td><td>1992 年 CLC
1992FC
追加基金議定書</td><td>(燃料油全般)
2001 年バンカー条約</td></tr>
<tr><td>人身・財産損害</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">危険有害物質</td><td rowspan="2">積荷</td><td>汚染損害</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">2010 年 HNS 条約</td></tr>
<tr><td>人身・財産損害</td></tr>
<tr><td rowspan="2">燃料
(代替燃料)</td><td>汚染損害</td><td colspan="2" rowspan="2">今後の分析・調査の対象範囲</td></tr>
<tr><td>人身・財産損害</td></tr>
</table>

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およ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。

[3]International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage,2001(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。以下、2001 年バンカー条約)。わが国は本条約についても締約国であり、油賠法によって国内法化を実施しています。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。

[4]International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substance by Sea, 2010(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)。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)、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)、マリンニュース 222 号(2025 年 3 月 11 日)(https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/pdf/marine_news_250311.pdf)にて 2010 年 HNS 条約をご紹介しています。

3. 現状の分析・調査に関わる作業計画が採択された背景

今回 IMO LEG112 で議論の対象となったのは、アンモニア、メタノール、水素、バイオ燃料および LNG 等の危険有害物質が代替燃料として積載され、流出・排出に至った場合の損害です。この場合、代替燃料は持続性油、燃料油のいずれにも該当しないので、上記 2.(1)および(2)の制度は適用されないものと考えられます。また、2.(3)は危険有害物質を積荷として輸送する際に適用されるため、危険有害物質が燃料として積載される場合には適用されず、代替燃料による損害は、2.(1)～(3)のいずれの制度の適用もないものと考えられます。2.(1)～(3)のいずれの制度の適用がない場合には、代替燃料の流出・排出に伴う賠償責任は各国の国内法に基づいて判断されるものと考えられます。代替燃料はそれぞれ毒性、腐食性、引火性、爆発性などの特性を有するため、汚染損害のみならず人身損害および財産損害を生じさせる可能性がありますが、一般的な責任原則では、人身損害および財産損害の被害者は船舶所有者の過失を立証することによってはじめて賠償を受けることになるものと考えられ、被害者救済の観点で課題となる可能性があります。また、仮に 2.(1)、(2)の制度の対象に燃料油の損害に加えて、代替燃料による損害を含むように改正したとしても、汚染損害のみが制度の対象になり、人身損害および財産損害については依然として一般的な責任原則が適用されることになります。本年 3 月下旬に開催された IMO LEG112 では、代替燃料による損害に関して現行の民事責任および賠償・補償制度で十分か否かを分析・調査することを求める提案がなされ、ほとんど反対意見はなく、今後 2 か年の作業計画が採択されました。新たな条約などを策定するか否かは、今後 2 か年の分析・調査とその結果の検討の後に議論が行われるものと推察されます。

4. コメント

2050 年に向けて、代替燃料を使用可能な船舶は今後も増加していくことが想定されますが、代替燃料による損害に関して、新たな民事責任および賠償・補償制度が必要になるかは上記の 2 か年の分析・調査の結果次第ということになる見込みです。仮に新たな条約などの必要性が認められた場合、どのような制度設計がなされるかは海運業界に大きな影響を及ぼすため、今後も動向を注視したうえで、情報の提供を継続して参ります。

以上