



TOKIO MARINE
NICHIDO

東京海上日動火災保険株式会社

MILLEA GROUP

東京海上日動 マリンニュース

NO. 167

2006年4月21日

海上業務部 コマーシャル損害部

タンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006) の発効について

要旨

2006年2月20日付でタンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006 : Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006) が実施されました。これは、P&I クラブの中でも有力な13クラブで構成する国際 P&I グループ (IG : International Group) に P&I 保険を付保しているタンカー船主相互間の自主協定で、追加基金による補償額の50%を、タンカー船主が負担するものです。

(注) 追加基金の詳細につきましては、マリンニュース第159号「タンカー油濁事故の補償に新たに第3層の追加基金」をご参照下さい。

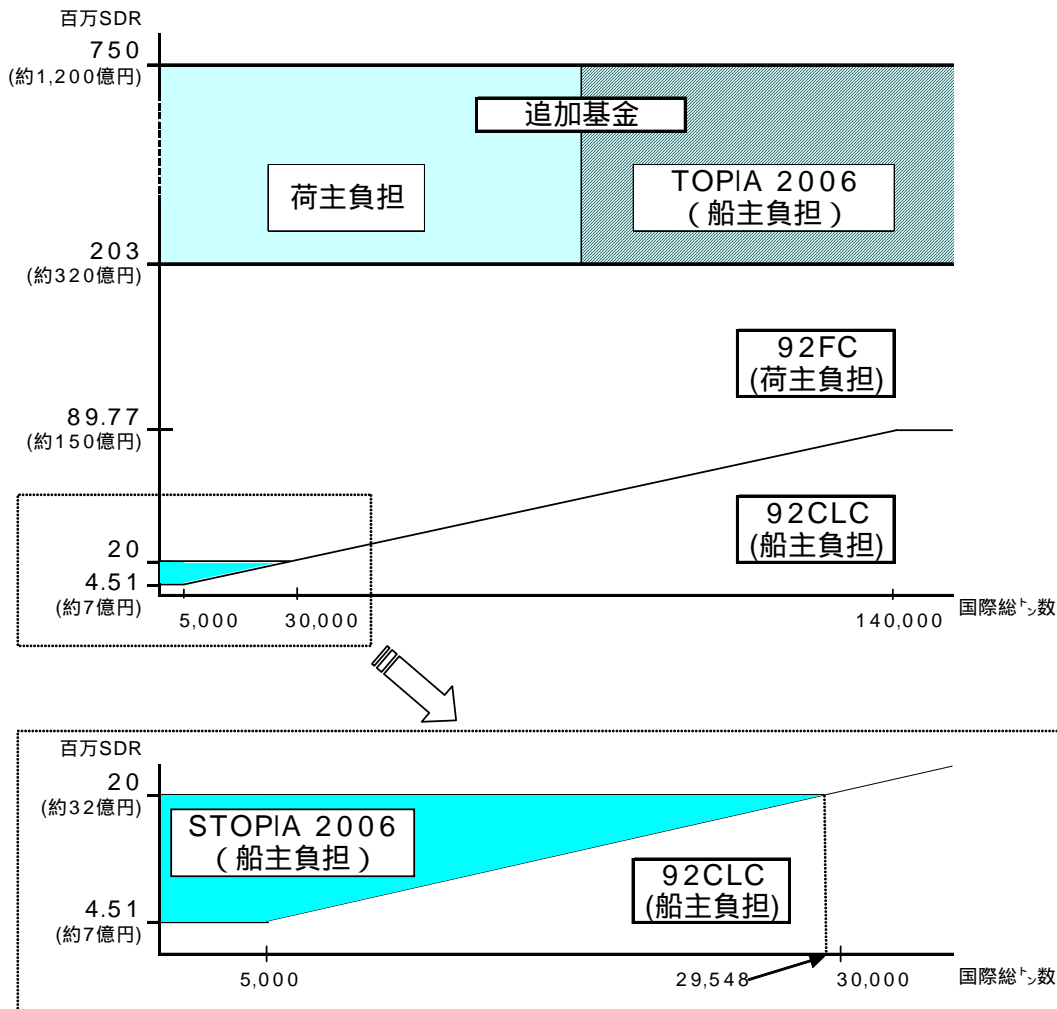
1. 経緯

- (1) 国際条約では、タンカーの油濁事故による汚染損害の補償について、船主と荷主の双方が負担するという考え方にに基づき、一定の限度額までは船主が責任を負い、損害がこれを超える場合には、更に一定の限度額まで加盟国の荷主が拠出する基金である国際油濁補償基金 (IOPCF : International Oil Pollution Compensation Funds) が補償する制度となっています。具体的には、1992年の民事責任条約 (92CLC) により、船主の責任限度額は最大で8,977万 SDR (14万総トン超の船舶で約150億円) となり、また1992年の国際基金条約 (92FC) により、国際油濁補償基金はこれを超過する損害について2.03億 SDR (約320億円) の限度額まで補償する仕組みとなっていました。
- (2) 近年欧州で油濁事故が続いたことを受け、「上記補償額では不十分ではないか」との議論が持ち上がり、その結果、補償限度額を引き上げるために、新たに「追加基金の創設についての議定書」が国際海事機関 (IMO) で採択されました。これは、92FC の限度額を超過する損害について、7億5千万 SDR (約1,200億円) まで補償する追加基金を創設するもので、2005年3月3日に発効しました。わが国も同議定書を批准して国内法を改正し、施行しました。
- (3) 追加基金の創設により荷主の負担が大幅に増加することになるため、船主も一定程度補償額の増額に応じるべきとの議論になり、国際 P&I グループ (IG) はこれに対応する形で、2005年3月3日に29,548総トン以下のタンカーの油濁事故に関する責任限度額を1事故あたり2千万 SDR (約32億円) まで増額する小型タンカー油濁補償協定 (STOPIA : Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) を導入し、今般更に追加基金による補償額の50%を負担するタンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006) を導入することとなりました。

2. タンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006) の概要

- (1) STOPIA が 29,548 総トン以下の小型タンカーを対象としているのに対し、TOPIA 2006 にはトン数制限はなく、国際 P&I グループ (IG) の P&I 保険に加入している、持続性油を積荷として積載する全てのタンカーを対象としています。
- (2) 追加基金の加盟国で油濁事故が発生した場合に、追加基金の補償額の 50% を船主が負担することにより、船主と荷主の負担割合を是正するものです。
- (3) 油濁事故の被害者は追加基金から補償を受けることになります。追加基金は補償額の 50% 相当額を P&I クラブから受け取ります。

【タンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006) のイメージ図】



(注1) STOPIA は追加基金の加盟国での油濁事故を対象としていましたが、STOPIA 2006 は 92FC の加盟国での油濁事故を対象としています。

(注2) 国際油濁補償制度の詳細について解説した資料として、石油海事協会が 2006 年 3 月に作成した「国際油濁補償制度の解説 第 8 版」があります。

以上