

タンカー油濁事故の補償に新たに第3層の追加基金

(2005年3月3日より施行の予定)

要旨

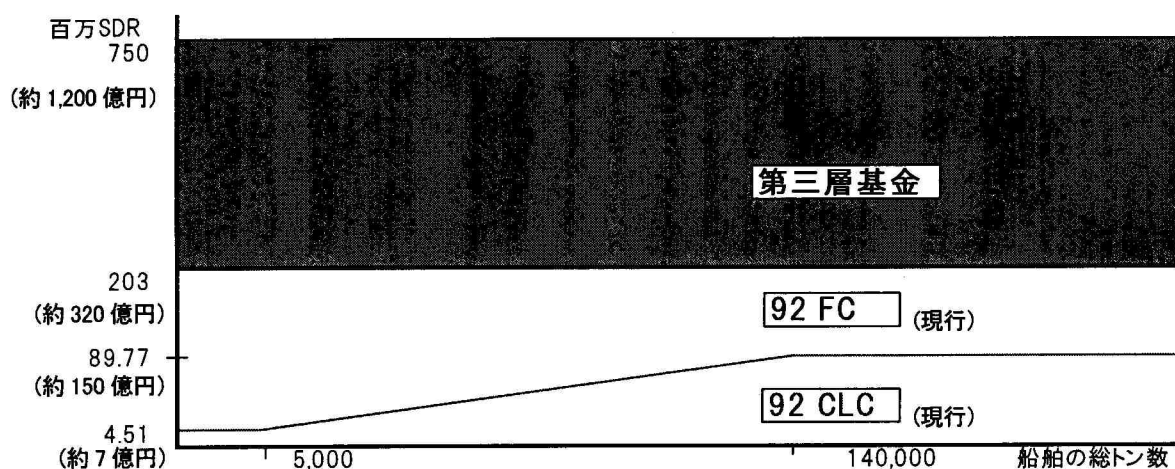
- タンカーの油濁事故による汚染損害の補償について、国際条約では、船主と荷主が双方で分担し合うという考え方にに基づき、一定の限度額までは船主が責任を負い(92CLC)、損害がこれを超える場合には、さらに一定の限度額まで加盟国の荷主が拠出する基金である国際油濁補償基金(92FC)が補償する制度となっています。

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**までカバーしています。

- 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、補償限度額を高額化するために、新たに「追加基金の創設についての議定書」が、昨年5月にIMO(国際海事機関)にて採択されました。これは上記基金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)の限度額**までカバーする第三層基金です。今般、本議定書の発効要件が整い、来年の3月3日付で発効することになりました。わが国も既にこれを批准して国内法を改正していますので、日本でもこれと同日付で施行されることになります。

今回の補償額の大幅な増額は、今後の油濁賠償に大きな影響を与えるものと考えられます。

【92CLC・92FC・第三層基金の関係図】



※1SDR=約160円として換算

1. 経緯

(1) 欧州での大規模な油濁事故

わが国では、日本海でのナホトカ号の油濁事故（1997年1月）が、これまでの国内での最大規模の損害でしたが（被害者からの請求総額は約360億円）、その後、欧州では、エリカ号のフランス沖での折損・重油流出事故（1999年12月）とプレステージ号のスペイン沖での折損・重油流出事故（2002年11月）という2つの大事故が発生しました。

“エリカ号”

損害額は未詳ですが、民間からの請求額は約1.9億ユーロ（約260億円）であり、別途フランス政府と荷主のトータルフィナ社の損害額は計約3.3億ユーロ（約450億円）と言われており（02.12.16付ロイズ・リスト紙）、これらを合算すると総請求額は約5.2億ユーロ（約710億円）に上ります。これは、本件に適用される事故当時の92年基金条約（92FC）の限度額（1.35億SDR（当時約1.85億ユーロ、約260億円））を大きく超過することになります。

（注）エリカ号では、事故時に清掃業務の費用を支出したフランス政府と荷主のトータルフィナ社は、国際油濁補償基金への請求について、自らの請求より民間の被害者の請求を優先させることを承認しており、「民間の請求額で限度額を超過する事態となった場合には、自己の損害を請求しない」、という意向を表明しています。このため、本件では民間の被害者に対しては、損害額のほぼ全額が補償される見込みです。

“プレステージ号”

本件では、被害がスペイン、フランスにまたがり、また水深約4千メートルの船内からの重油の回収作業が行われたため、損害額は総額で約10億ユーロ（約1,400億円）程度と見込まれています。このため、本件に適用される92年基金条約の限度額（1.35億SDR（当時約1.72億ユーロ、約240億円））を大きく超過することになります。

(2) 条約の限度額の増額

92年民事責任条約（92CLC）と92年基金条約（92FC）の限度額については、2003年11月1日以降各々約5割増額されて、基金条約の限度額は2.03億SDR（約320億円）に増額されました。しかしながら、エリカ号とプレステージ号の損害見込額は、この金額をも大きく上回っていることから、「この改定後の金額でも不十分である」との意見がヨーロッパを中心に提起されました。

2. 第3層の追加基金条約の制定

(1) 条約の採択

上記の二事故のケースを踏まえ、欧州連合 (EU) は、欧州独自に、高額の限度額 (アメリカの油濁法 (OPA90) の限度額である 10 億ドル (1,000 億円強) にならって、10 億ユーロ (約 1,400 億円) とする) の新しい補償基金を創設するべく検討を開始しました。IMO はこのような“地域主義”に反対して、高額の限度額の新たな国際条約の検討を開始し、その結果、昨年 5 月に「追加基金の創設についての議定書」を採択しました。その内容は次の通りです。

(注) 本条約が成立したため、EU は独自の法制の立法化を取りやめました。

- ①限度額 : 92 年基金条約 (92FC) の限度額を超過する損害額を、(この限度額を含めて) 7 億 5 千万 SDR (約 1,200 億円) まで補償する。
- ②適用範囲 : 追加基金の批准国の領海および排他的経済水域に限定する。
- ③経過措置 (キャッピング) :
 - 一締結国の年間抛出額総計の上限を各国抛出金総額の 20% とする (但し、このキャッピングは全締結国の総受け取り抛出油量が 10 億トンに達した場合、または発効後 10 年経過した場合のいずれか早い時点までで終了する)

(2) 条約の発効

この追加基金条約は、92 年基金条約 (92FC) の加盟国で、かつ年間最低 100 トンの油を輸入している国が批准できますが、発効要件は、8 カ国以上が批准し、かつ批准国の年間受け取り抛出油が 4 億 5 千万トンに達してから、3 ヶ月後に発効することになっています。デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、アイルランド、日本、ノルウエー、スペインが本年 12 月 3 日までに批准したため、発効要件が整い、来年 (2005 年) 3 月 3 日付で発効することになりました。

わが国も既に、必要な国内法 (船舶油濁損害賠償保障法) の改正を行っています (新法は 92CLC、92FC に加え、今回の追加基金条約を含んだ内容となります) ので、上記の日付より施行される予定です。

今回の改訂の特徴は、本議定書への加盟国についてのみ、大幅に限度額を増額したことです。このため、油濁事故の発生した場所によって、適用となる限度額が大きく異なることとなります。

(注) 本条約の発効により、荷主サイドの負担が大幅に増加することになるため、船主サイドも一定程度補償額の増額に応じるべきではないか、との意見が出されました。これに対応する形で、P&I クラブの国際グループは、新たな条約改正等の措置を待たずに、自主的に約 3 万総トン未満の小型タンカーの民事責任条約 (92CLC) の限度額を 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) の策定を進めています。

以上