



## 船舶からの油濁損害に関する賠償および補償制度

昨年夏のモーリシャス諸島における大型ばら積船の座礁・油濁事故は、いまだ記憶に新しいところかと思われます。船舶からの油流出による損害に対する賠償および補償に関する国際的な規律の枠組みは、油濁被害の原因となった船舶(持続性油を積載していたか否か)と流出した油の種類によって大きな違いがあります。

本稿では、船舶からの流出した油による汚染損害に対する賠償・補償に関する国際的な規律の枠組みについてその概要をご紹介します。

船舶からの油流出に関する損害賠償および補償に関する国際的な制度としては、主に2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してい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および補償制度です。この賠償および補償制度は、1992年民事責任条約、1992年基金条約、2003年追加基金議定書の3つの国際条約と2006年小型タンカー油濁補償協定、2006年タンカー油濁補償協定の2つの自主協定によって構築されています。本稿では、便宜的に「タンカーに関わる国際的油濁損害賠償・補償制度」と呼ぶことにします。

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年バンカー条約によって構築されるものです。本稿では、便宜的に「一般船舶に関わる油濁損害賠償制度」と呼ぶことにします。

以下、この二つに大別される船舶からの油濁損害に関する賠償・補償の制度についてご説明します。

### I. タンカーに関わる国際的油濁損害賠償・補償制度

#### 1. 全体像

この制度は、ばら積みの持続性油を貨物として輸送中であるかその残渣を積載している船舶(これらの船舶は基本的にタンカーですので、本稿では、以下、タンカーと記述します)からの持続性油(貨物油であるか燃料油であるかを問いません)の流出あるいは排出による汚染損害(人的損害を除く)に関する「登録船主の賠償責任」と「貨物油の受取人(以下、荷主)の拠出金による基金からの補償」とによって構成されるものです。

より詳しく言うと、この制度は、登録船主の賠償責任を規定する1992年民事責任条約(1992年 CLC 条約)<sup>1</sup>、荷主の拠出金による基金からの補償を規定する1992年基金条約(1992年 FC 条約)<sup>2</sup>、さらに荷主の拠出金による追加基金からの補償を規定する2003年追加基金議定書<sup>3</sup>の3つの条約による三層構造の賠償・補償の枠組みと、2006年小型タンカー油濁補償協定(STOPIA2006)<sup>4</sup>と2006年タンカー油濁補償協定(TOPIA2006)<sup>5</sup>という上記基金(国際油濁補償基金)と国際 P&I グループとの間の二つの民間自主協定による補償金の分担制度とから構成されています。この賠償・補償制度を簡単に図示すると次ページのとおりでです。

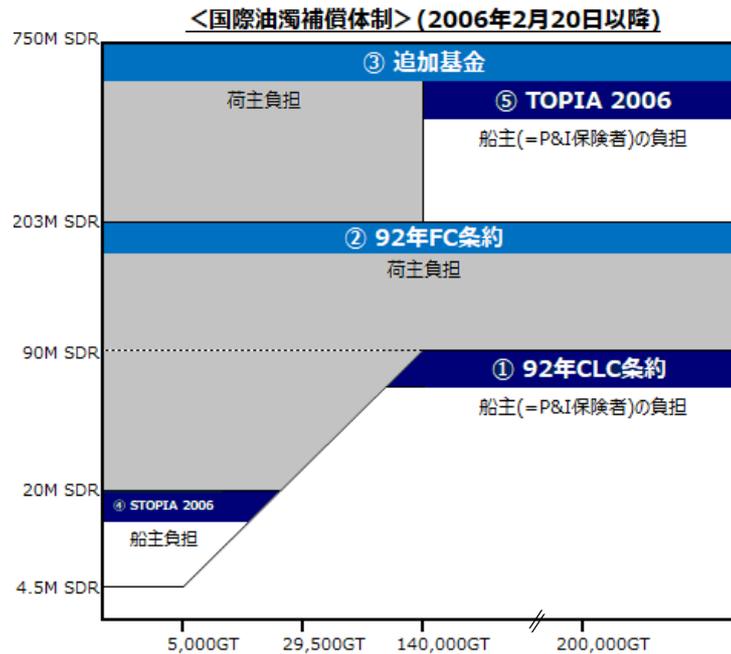
<sup>1</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992

<sup>2</sup> International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

<sup>3</sup> Protocol of 2003 to The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

<sup>4</sup> Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006

<sup>5</sup> Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006



## 2. 1992年民事責任条約

この条約は、タンカーからの汚染損害に対する賠償・補償の三層構造の一層目(上図の①の部分)で、タンカー船主の賠償責任を規定したものです。

この条約の特徴として「登録船主への責任集中」、「厳格責任(無過失責任)」、「船主の責任制限」、「強制保険(賠償責任保険)」、「締約国による付保証明の発給と船舶への備付」、「汚染被害者から賠償責任保険者への直接請求」が指摘できますが、その詳細については、以下にご説明します。

なお、この条約は、1996年5月30日に発効し、2003年11月1日に賠償限度額の50%引上げが実施されています。2020年12月31日現在、日本を含め141カ国が締約国となっています。

### (1) 賠償の対象

当該条約は、「船舶」からの「油」の流出・排出(その場所のいかんを問わない)による汚染によってその船舶の外部において生じる損失または損害、汚染損害防止の費用および防止措置による損失または損害に適用されます。(1条6項、2条)

#### ① 「船舶」とは

当該条約における「船舶」とは (i)ばら積みの持続性油を貨物として輸送中のタンカーおよび (ii)空船航行中であるが、持続性油の残渣を積載しているタンカーです。(1条1項)

#### ② 汚染物質としての「油」とは

当該条約で汚染物質としての「油」とは、原油、重油、重ディーゼル油、潤滑油等の持続性の炭化水素の鉱物油を指します。船舶により貨物として輸送されているか、その船舶の燃料タンクにあるかを問いません。(1条5項) つまり、持続性油である燃料油も含まれます。

他方、非持続性油(ガソリン、軽油、灯油等)による損害は当該条約の適用対象外です。

#### ③ 汚染損害・防止措置

環境の悪化に対してなされる賠償(利益喪失を除く)は、その回復のために実際にとられたまたはとられるべき合理的な措置に係わる費用に限定されます。防止措置の費用および防止

措置によって生じた損失・損害も含まれます。(1条6項)

**④ 適用範囲**

- (i) 締約国の領域(領域を含む)および排他的経済水域(又は排他的経済水域に相当する水域)で発生した上記汚染損害が適用の対象です。
- (ii) (i)の汚染損害を防止しまたは最小限にするための防止措置についてはとられた場所のいかんを問いません。(2条(b))

**(2) 責任主体(責任集中)**

当該条約の下での賠償責任は登録船主に集中しています。(3条4項)

**(3) 責任の性質(厳格責任)**

- ① 登録船主は厳格責任を負います。汚染被害者は、過失の立証を要せずに、登録船主に対して汚染損害の賠償責任を追求することができます。(3条1項)
- ② 以下の限定的な免責事由に該当する場合には、登録船主は賠償責任を免れます。(3条2項)
  - (i) 戦争、敵対行為、内乱または暴動によって生じたこと
  - (ii) 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
  - (iii) 専ら、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
  - (iv) 専ら、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行政当局の維持の過失その他の不法の行為によって生じたこと
- ③ 2隻以上の船舶が関係する事故が発生した場合には、全ての船舶の登録船主は、合理的に分割できない汚染損害の全体について連帯責任を負います。(4条)

**(4) 責任制限**

登録船主の賠償責任は以下の金額が限度額となります。(5条1項)

5,000総トン以下の船舶: 4.51百万 SDR (約6.8億円)

5,000総トン超の船舶 : 5,000トンを超える1トン毎に631SDR を加算

89.77百万 SDR(約135億円)を上限とする(140,000総トン以上が89.77百万 SDR)

ただし、油濁事故を起こす意図を持って行った、あるいは油濁事故が起こることを予見しながら行った行為の結果生じた損害については、登録船主は賠償責任を制限することができません(責任制限阻却事由)。(5条2項)

**(5) 期間制限**

この条約に基づく賠償を請求する権利は、汚染損害が生じた日から3年、いかなる場合も事故発生日から6年以内に訴えが提起されない場合には消滅します。(8条)

**(6) 強制保険**

- ① 締約国に登録されている2,000トンを超えるばら積みの持続性油を貨物として輸送する船舶が強制保険の対象とされています。当該船舶の登録船主は、上記(4)の責任限度額をカバーする賠償責任保険、銀行保証あるいはその他の金銭上の保証を維持する義務を負います。(7条1項)
- ② 対象船舶は締約国から付保証明を取得し、船舶内に常備する義務を負います。(7条2項、4項)
- ③ 締約国は自国の旗を掲げる船舶について付保証明書が発行されない限り運航を許可できません。(7条10項)
- ④ 非締約国の船舶であっても、締約国の港、沖合の施設に入る際には付保証明書が要求されます。(7条11項)

### (7) 賠償保険者への直接請求

汚染損害の賠償請求は、保険者、その他の金銭上の保証提供者に対して直接、行うことができます。

被告となる保険者は、登録船主が責任制限できない場合にも、責任制限を援用することが可能です。また、登録船主が援用することができたであろう抗弁を援用することができます。

他方、被告である保険者は、汚染損害が登録船主自身の悪意によって生じたことの抗弁を援用することはできませんが、登録船主によって保険者等に対して提起される訴えにおいて援用することができたであろう他のいかなる抗弁も援用することはできません。(7条8項)

### (8) 裁判管轄および判決の承認・執行

1992年民事責任条約に基づく登録船主または保険者に対する賠償訴訟は、その領域、領海または排他的経済水域もしくはそれに相当する水域において損害が生じた条約締約国の裁判所に対してのみ提起することができます。(9条1項、2項)

また、1992年民事責任条約上管轄を有する裁判所において下された判決は、限定的な例外的な場合を除き、他の締約国において承認され、執行することが可能です。(10条1項、2項)

## 3. 1992年基金条約

この条約は、1992年民事責任条約における「船舶」(基本的にはタンカー)からの汚染損害に対する賠償・補償の三層構造の二層目(前出の図の②の部分)で、貨物受取人(荷主)の拠出金でまかなわれる国際油濁補償基金からの補償を規定したものです。1992年民事責任条約が規律する船主の賠償金によって与えられる汚染被害者の保護が十分でない範囲において汚染損害の補償を行うことを目的とする条約です。(2条1項)

なお、この条約は、1996年5月30日に発効し、2003年11月1日に賠償限度額の50%引上げが実施されています。2020年12月31日現在、日本を含め118カ国が締約国となっています。

### (1) 補償の対象

補償の対象となる損害は、1992年民事責任条約が船主の賠償責任の対象とする損害と同一です。汚染損害を引き起こした(a)「船舶」、汚染物質としての(b)「油」、(c)汚染損害・防止措置の範囲、(d)適用地域、全て1992年民事責任条約と同一です。(1条2項、3条)

### (2) 責任主体

当該条約は、誰かに(特に、荷主に)補償・賠償責任を課すものではありません。(荷主拠出による基金からの補償です。)

締約国の港あるいは受入施設で暦年中に15万トン以上の拠出油(原油および重燃料油(拠出油)を海上輸送で受け取った者が拠出金の支払義務を負います。(10条1項)

### (3) 基金の発動要件(補償の条件)

①基金からは次の場合に補償が行われます。(4条1項)

- (i) 登録船主が免責されて民事責任条約による補償が受けられない場合
- (ii) 登録船主に財力がなく、また、十分な保険が付保されていない場合
- (iii) 損害総額が民事責任条約に規定する船主の責任限度額を超える場合

②反対に次の場合には、基金は補償を行いません。(4条2項)

- (i) 非締約国における損害、戦争行為による、または、軍艦や国により所有・運航され非商業的役務に使用されていた船舶からの油流出による損害であることを基金が証明した場合
- (ii) 条約に規定されている「船舶」から流出した油による損害であることを請求者が証明できない場合

③1992年基金条約が規定する免責事由は1992年民事責任条約が規定する登録船主の免責事由よりも限定的であり、1992年民事責任条約にもとづく登録船主あるいは賠償責任保険者による賠償が十分に機能しない場合には、第一層目についても基金が汚染被害者に対する補償を行う点が注目されます。

**(4)補償限度額**

汚染損害を引き起こした船舶の船型の如何を問わず、一律上限額203百万 SDR(約305億円)と規定されています。(4条4項(a)号)

**(5)期間制限**

この条約に基づき補償を請求する権利は、汚染損害が生じた日から3年、いかなる場合も事故発生日から6年以内に訴えが提起されない場合には消滅します。(6条、7条6項)

**(6)裁判管轄および判決の承認・執行**

1992年基金条約に基づく1992年基金に対する補償の請求は、損害がその領域、領海または排他的経済水域もしくはそれに相当する水域において損害が生じた条約締約国の裁判所に対してのみ提起することができます。1992年民事責任条約に基づき、登録船主に対する訴訟が基金条約の締約国の裁判所に提起されている場合には、その裁判所が基金に対する訴えも管轄します。(7条1項、3項)

また、条約上管轄を有する裁判所において下された判決は、限定的な例外的な場合を除き、他の締約国において承認され、執行することができます。(8条)

**4. 2003年追加基金議定書**

“ERIKA”号事故(1999年12月 フランス西岸沖)、“PRESTAGE”号事故(2002年11月スペイン北西岸沖)が発生したことを受け、50%の引上げを行った1992年民事責任条約、1992年基金条約の賠償および補償限度額でも不十分であることが広く認識されました。そのためタンカーからの汚染損害に対する賠償・補償の第三層(前出の図の③の部分)の補償制度創設が EU を中心に提唱され、2003年に荷主からの拠出金による国際油濁補償追加基金の設立と同基金からの補償を規定したのが本議定書です。1992年民事責任条約および1992年基金条約に加盟している国に加盟資格があり、両条約が規定する賠償金および補償金によって与えられる汚染被害者の保護が十分でない範囲において汚染損害の追加的な補償を行うことを目的とするものです。なお、この議定書は、2005年3月3日に発効しています。2020年12月31日現在、日本を含め32カ国が締約国となっています。

**(1)補償の対象**

1992年民事責任条約、1992年基金条約と同じです。(締約国の領土、領海及び排他的経済水域で発生した汚染損害および汚染損害を防止しないし最小限にとどめるためにとられた防止措置)(3条)

**(2)責任主体**

荷主拠出による追加基金からの補償です。拠出義務者は、基本的に1992年基金条約と同じです。ただし、「最低みなし受取量」(最低100万トンの受取量があったものとみなす)が規定されています。国内で受け取られた油の総量のうち拠出をしなければならない者が存在しない部分に関して、国が拠出することになっています。(14条)

**(3)補償限度額**

1992年民事責任条約、1992年基金条約を含めて、船型に拘わらず一律に1事故当たり7億5,000万 SDR(約 1,125億円)と規定されています。(4条2項)

#### (4) 期間制限

1992年基金に対して補償を請求する権利が1992年基金条約6条に基づいて消滅した場合、追加基金に補償を請求する権利が消滅します。(6条)

#### 5. 小型タンカー油濁補償協定(STOPIA2006)およびタンカー油濁補償協定(TOPIA2006)

追加基金創設により荷主の負担が大幅に増加することになり、船主も負担額増加に応じるべきとの議論が浮上したことに伴い、国際 P&I グループがこれに応じて、2006年に STOPIA2006(前出の図の④)および TOPIA2006(前出の図の⑤の部分)が導入されました。

これは、国際 P&I グループのメンバーである P&I クラブが、登録船主が負担する条約上の賠償責任限度額を超えて、自主的に補償額を負担して国際油濁補償基金(1992年基金および追加基金)に支払うことを規定した国際 P&I グループと基金との間の自主協定です。

国際 P&I グループのメンバーたる P&I クラブに加入した船舶は原則として自動的に STOPIA 2006および TOPIA2006に参加する仕組みになっています。

#### (1) STOPIA2006 (2006年2月20日以降)

29,548総トン以下のタンカーが1992年基金条約の締約国の領域および排他的経済水域で引き起こした汚染損害について、国際 P&I グループの P&I クラブが、1992年民事責任条約で規定する責任限度額を超えて1事故あたり2,000万 SDR(約29億円)まで負担します。

登録船主の責任限度額を超える汚染被害者に対する補償はあくまでも1992年基金が行い、上記 P&I クラブが上記金額を限度として当該補償額を1992年基金に償還します。

#### (2) TOPIA2006 (2006年2月20日以降)

追加基金議定書の締約国の領域および排他的経済水域で生じた油濁損害について、国際 P&I グループの P&I クラブが、追加基金による補償額の50%を負担するものです。

STOPIA2006と同様に、汚染被害者に対する補償はあくまでも追加基金が行い、上記 P&I クラブが補償額を追加基金に償還します。

## II. 一般船舶に関わる油濁損害賠償制度

### 1. 燃料油による汚染損害に関する損害賠償・補償の問題点

ばら積みの持続性油を貨物として輸送あるいはその残渣を積載していない船舶からの燃料油(多くの場合は、持続性油)の流出による汚染損害は、1992年民事責任条約等(1992年民事責任条約、1992年基金条約、2003年追加基金)からなる国際油濁補償制度による賠償および補償の対象には該当しません。そこで燃料油による汚染損害の被害者の救済を目的として、2001年バンカー条約<sup>6</sup>が2001年3月23日に採択されました。

この条約は、2008年11月21日に発効しています。2021年1月5日現在、締約国は101か国で、日本は2020年7月1日に加入しています。

この条約は、特徴として「厳格責任(無過失責任)」、「船主の責任制限」、「強制保険(賠償責任保険)」、「締約国による付保証明の発給と船舶への備付」、「汚染被害者から賠償責任保険者への直接請求」を指摘することができます。

<sup>6</sup> 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(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)

## 2. 2001年バンカー条約(適用の範囲)

### (1)賠償の対象

1992年民事責任条約と同様、次のとおりです。(2条)

- ① 締約国の領域(領域を含む)および排他的経済水域(又は排他的経済水域に相当する水域)で発生した上記汚染損害が適用の対象です。
- ② ①の汚染損害を防止しまたは最小限にするための防止措置についてはとられた場所のいかんを問いません

### (2)責任の主体

責任主体は1992年民事責任条約よりも広く、船舶の所有者(登録船主を含む)、裸傭船者、管理人及び運航者と規定されています。これらの責任当事者を本条約では船舶所有者と規定しています。(1条3項)

### (3)責任の性質(厳格責任)

- ① 1992年民事責任条約と同様に、上記の責任当事者である船舶所有者は厳格責任(無過失責任)を負います。(3条1項)
- ③ 2以上の船舶が関係する事故により生じた合理的に分割できない汚染損害の全体についてそれら全ての船舶所有者は連帯責任を負います。(5条)
- ④ 船舶所有者には、1992年民事責任条約と同様の限定された次の免責事由が認められています。(3条3項、4項)
  - (i) 汚染損害が、戦争、敵対行為、内乱、暴動又は例外的、不可避的且つ不可抗力的な自然現象によって生じた損害
  - (ii) 汚染損害が、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損害
  - (iii) 汚染損害が、灯台等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過失その他の不法行為によって生じた損害
  - (iv) 汚染損害が被害者の作為・不作為または過失によって生じたことを船主が証明できた場合

### (4)対象船舶

対象船舶は、1992年民事責任条約の対象となるタンカーを除く全ての船舶です。(1条1項)

### (5)強制保険

- ① 締約国に登録されている総トン数1,000トン超の船舶が強制保険の対象とされています。当該船舶の登録船主は、適用可能な国際的なまたは国内の関係責任制限制度に基づく責任限度額をカバーするための賠償責任保険その他の金銭上の保証を維持する義務を負います。ただし、その額は1976年船主責任制限条約(その改正条約を含む)の責任限度額が上限となります。(7条1項)
- ② 対象船舶は締約国から付保証明書を取得し、船舶内に常備する義務を負います。(7条2項、5号)
- ③ 締約国は自国の旗を掲げる船舶について付保証明書が発行されていない限り運航を許可できません。(7条11項)
- ④ 非締約国の船舶であっても、締約国の港、沖合の施設に入る際には付保証明書が要求されます。(7条12項)
- ⑤ 締約国は、自国の領海内のみを航行する船舶を強制保険の対象としないことができます。(7条15項)



### (6)直接請求

汚染損害の賠償請求は、保険者、その他の金銭上の保証提供者に対して直接、行うことができます。

被告となる保険者その他の金銭上の保証提供者は、船舶所有者が責任制限できない場合にも、保険その他の金銭上の保証の額に責任を制限することが可能です。また、船舶所有者が援用することができたであろう抗弁を援用することができます。他方、被告である保険者等は、汚染損害が登録船舶所有者の悪意によって生じたことの抗弁を援用することはできませんが、船舶所有者によって保険者等に対して提起される訴えにおいて援用することができたであろう他のいかなる抗弁も援用することはできません。(7条10項)

### (7)責任制限

船舶所有者は、国内の船主責任制限法や船主責任制限条約 (under any applicable national and international regime) を援用することができます。(6条)

汚染被害者が賠償責任保険者に直接請求を行った場合、上述のとおり、仮に船舶所有者が責任を制限できなかった場合であっても保険者は1976年船主責任制限条約(あるいはその改正条約)の責任限度額までしか賠償義務を負いません。

船舶所有者および賠償責任保険者の賠償責任がいずれの船主責任制限条約の責任限度額(1976年条約、1996年議定書、2015年に限度額改定後の1996年議定書のいずれの責任限度額)を上限とするかは、個別の事案(どの国の裁判所で賠償請求を行うか、その裁判所がどこの国の法律を適用するか)で異なることになるものと思われます。(ただし、(9)を参照)

なお、下表およびグラフは、2015年に責任限度額引き上げ後の1996年議定書が規定する責任限度額(物損のみ)を示しています。

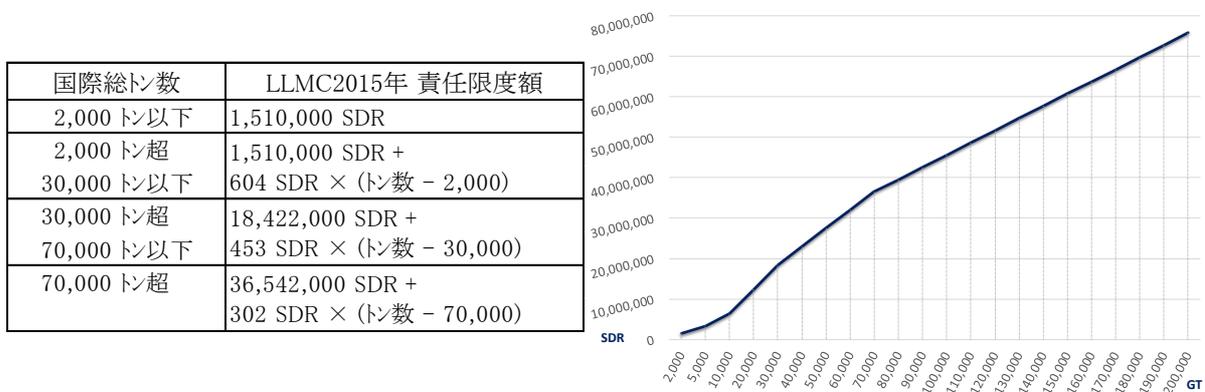
### (8)期間制限

この条約に基づく賠償を請求する権利は、汚染損害が生じた日から3年、いかなる場合も事故発生日から6年以内に訴えが提起されない場合には消滅します。(8条)

### (9)裁判管轄および判決の承認・執行

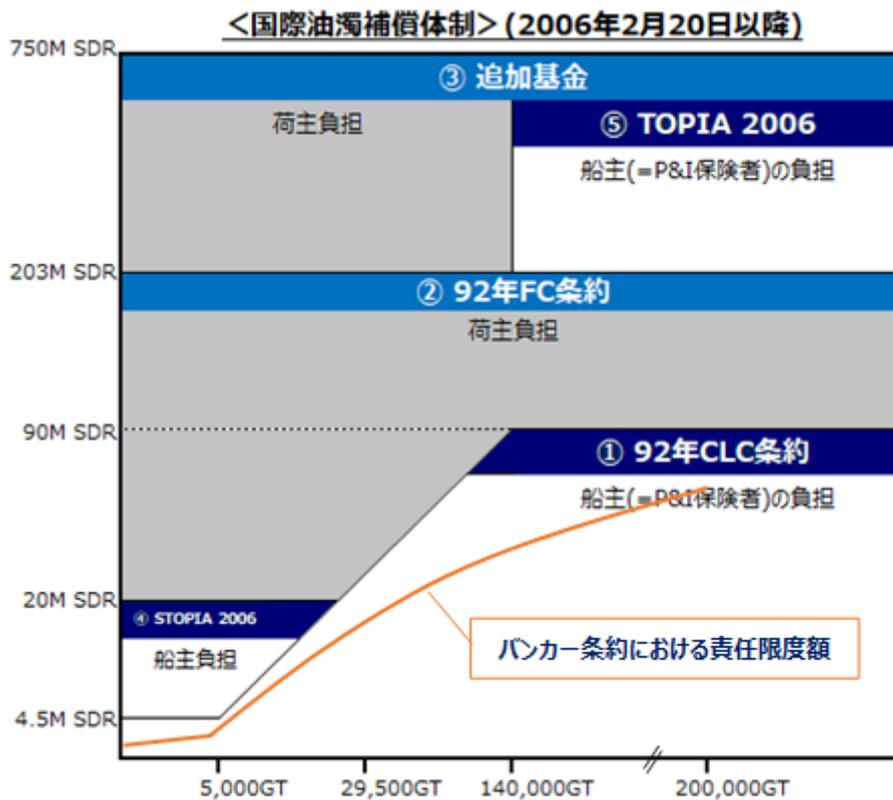
この条約に基づく船舶所有者または保険者に対する賠償訴訟は、その領域、領海または排他的経済水域もしくはそれに相当する水域において損害が生じた条約締約国の裁判所に対してのみ提起することができます。(9条1項、3項)

また、本条約上、管轄を有する裁判所において下された判決は、限定的な例外的な場合を除き、他の締約国において承認され、執行することが可能です。(10条1項、2項)



### Ⅲ. まとめに代えて

上述のとおり、汚染損害の原因となった船舶がばら積みの持続性油を貨物として輸送あるいはその残渣を積載している船舶からの持続性油の流出の場合、汚染被害者は国際条約に基づく三層構造の賠償および補償を得ることができます。また、一層目の賠償に関して P&I クラブや登録船主の資力問題等から限度額までの支払ができなかった場合にも、二層目の1992年基金がその部分も含めて補償に応じる仕組みとなっています。この点は、上記船舶以外の船舶から燃料油が流出した事案では仮に汚染物質が同一であっても一層目の船主責任しか追及できないこととの対比で、大きな違いがあることは下図からも明らかです。より甚大な汚染損害を引き起こす可能性のある積荷油の流出の場合を主たる適用対象としている「タンカーに関わる国際的油污損害賠償・補償制度」ではより高額な賠償・補償の枠組みが構築されていると言えます。



\*上図中のバンカー条約における責任限度額のグラフは、2015年の限度額引上げ後の1996年議定書が規定する責任限度額(物損のみ)を示しています。

以上