
国際油濁補償制度の概要と課題

国際油濁補償制度発足の契機



1967年3月

- Torrey Canyon号が座礁
- 約120千トン原油が流出
- 漁業・観光業等に甚大な被害が発生



～1974年5月

- 被害者救済の仕組み無し
- 英仏両政府が船主に\$16百万を請求
- 最終的に7.2百万を賠償し残りは英仏政府が負担



1978年3月

被害者救済を目的に
国際油濁補償基金が設立

国際油濁補償制度とは

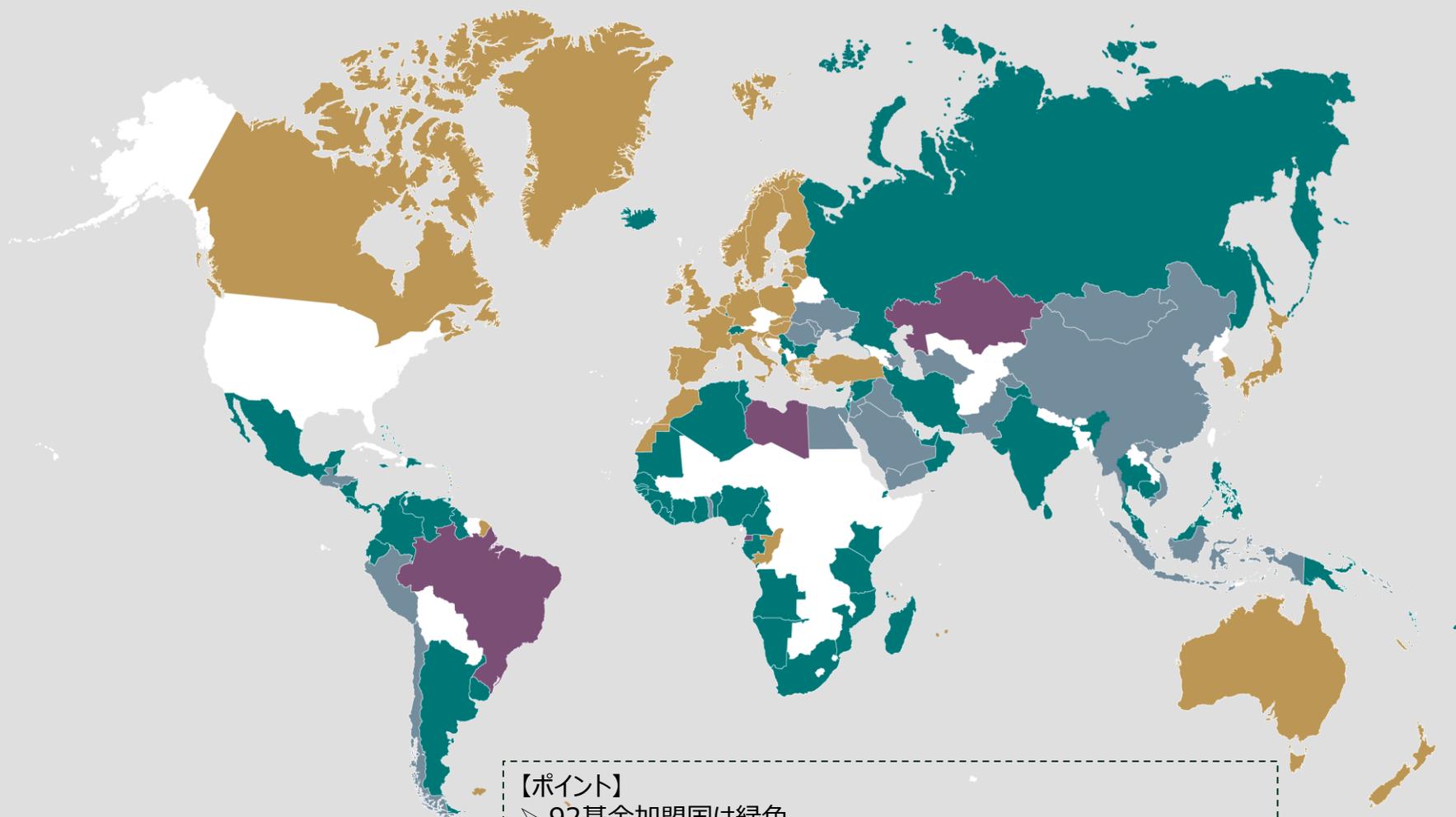
主に原重油タンカーの油濁事故被害者を条約に基づいて**船主と荷主**で**救済**するもの。

- 海運業には保護育成が必要であるとの観点から船主責任制限が設けられた経緯あり。理由は以下の通り。
 - 海運業は巨額の資本を要すること
 - 海上を航行する船舶は自然の猛威にさらされ、その危険が陸上に比べ非常に大きいこと
 - 海運業は、国民生活に欠かせない物資の輸送を行うという重要な産業であり、その発展が国家の発展に不可欠なものであること (出典：JOGMEC)
- 他方、**石油関連業界は、原重油を受け取ることにより、経済的利益を得ている**ということで、**賠償責任の一部を担うことになった経緯あり**。

原重油タンカー事故補償に関する条約

- 民事責任条約(船主責任) : Civil Liability Convention
 - 船主の厳格責任(=無過失責任)(但し、責任制限あり)
 - 「**保険**」等による賠償
- 基金条約/議定書(油受取人責任) : Fund Convention/Protocol
 - 船主責任を補完
 - 15万トン超/年の原重油受取人(≡荷主)による基金への拠出
 - 「**基金**」による補償

条約加盟状況



追加基金

加盟国 33

SDR 750m

92年基金

加盟国 122*

SDR 203m

92年CLC

加盟国 146

SDR 89m

69年CLC

加盟国 5

SDR 14m

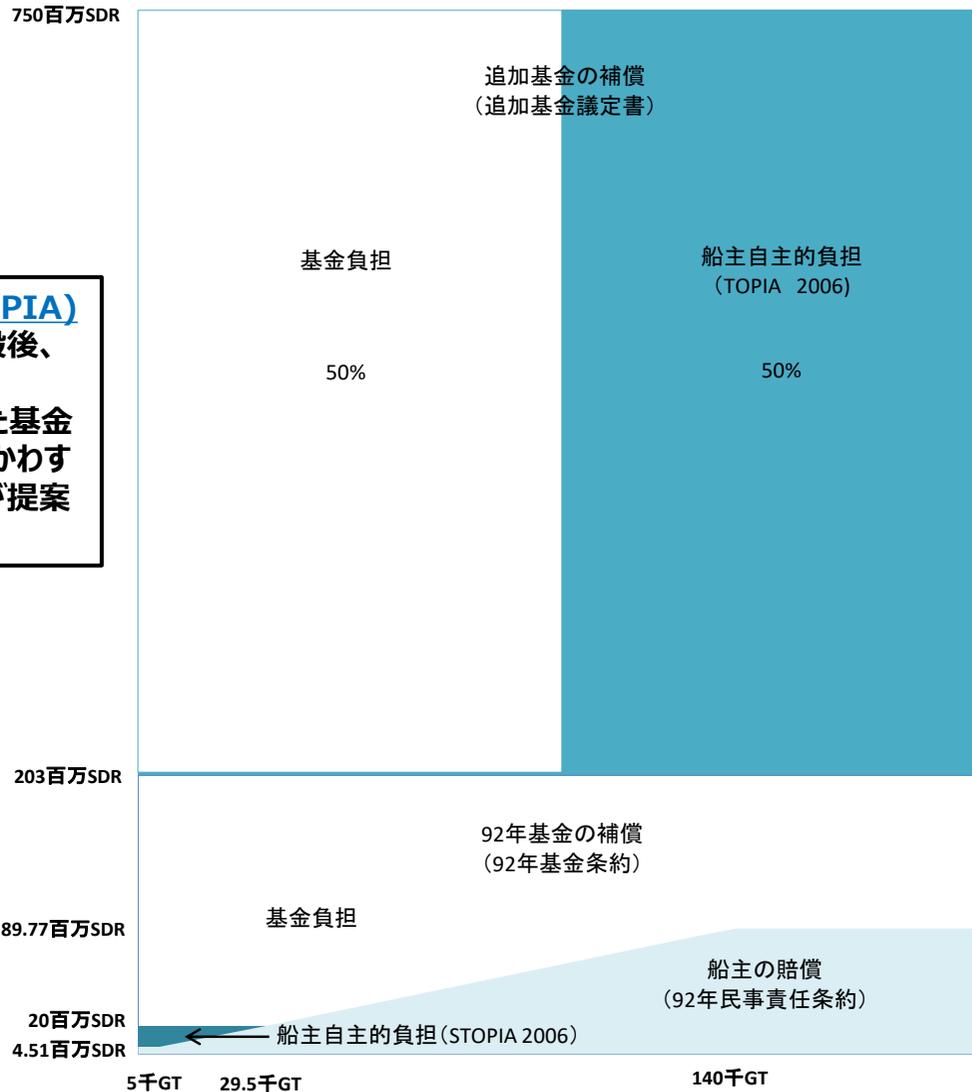
【ポイント】

- 92基金加盟国は緑色
- その中には米中には含まれない。両国ともに独自の油濁補償制度あり

国際油濁補償体制(2006年2月20日以降)

3層構造 + 2つの自主協定

縦軸：補償額の上限



2つの協定(STOPIA/TOPIA)
 追加基金(第3層)の創設後、
船主 < 基金
 の負担割合に不満を持った基金
 側からの条約改正圧力をかわす
 ために国際P&Iグループが提案
 し合意されたもの

140千GT超でも、
 92CLCの負担比率は
 約44%
 (=89.77 / 203)

第3層 (33カ国加盟)

第2層 (122カ国加盟)

第1層 (146カ国加盟)

横軸：事故船の総トン数

発動順と基金の負担額

第1層：(船主)92年民事責任条約(92CLC)：
最大 89.77百万SDR(180億円)

STOPIA
最大 20百万SDR

第2層：(基金)92年基金条約(92FC)：
最大 203 百万SDR(406億円)
基金拠出額 113.23百万SDR(226億円)

第3層：(基金)追加基金議定書：
最大 750 百万SDR(1500億円)
基金拠出額 273.5百万SDR(547億円)

TOPIA
最大273.5百万SDR

1SDR ≒ ¥200 (Special Drawing Rights; IMFが定める「特別引出権」; US\$/£/€/¥/人民元による組成)

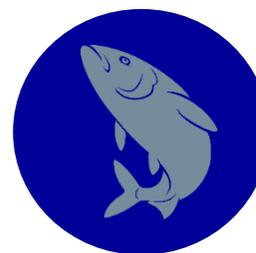
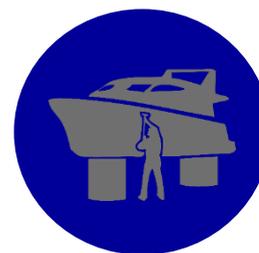
制度の基本事項

- 船主：厳格(無過失)責任・付保義務・・・但し、責任制限あり
- 基金：船主責任を超える部分を補償
- 対象事故：「海上(ocean-going)タンカー」の撒積み「油」の輸送中
- 対象「油」：条約が規定する鉱物性**持続性油**※ ≡ 原油・C重油
瀝青油等 ※ Persistent oil、拋出油、特定油ともいう
- 補償対象：実損/証明可能/定量化可能なもの
- 条約の運用：国内法を条約に準拠させること
(批准から加盟発効までの間に国内法を整備)
- 被害国の管轄裁判所の判決が最終的なもの
- 油量報告と拋出金：**拋出油**(≡原重油)を15万トン超/暦年の石油会社等の事業体が加盟国政府経由で報告し、基金に直接、拋出金を支払う

被害・請求の種類

一般的に、油濁事故が起こると5種類の請求が発生する

- ① 財産・所有物の損害
- ② 海上・陸上での清掃・防除費用
- ③ 漁業者及び海洋養殖業者の経済的損失
- ④ 観光部門における経済的損失
- ⑤ 環境回復費用



油量報告と拠出について

「油量報告と拠出金：拠出油(≡原重油)を15万トン超/暦年の油受取人が加盟国政府経由で報告し、基金に直接、拠出金を支払う」

- ・受取油量報告：石油会社等の事業体 → 国土交通省 → 国際油濁補償基金
- ・拠出金請求・支払：国際油濁補償基金 ⇔ 石油会社等の事業体

被害者救済の名のもと“そつのない”スキーム：

- ・条約加盟は 政府(署名・締結)+国会(批准)が行う
- ・政府は石油会社等の事業体に油量報告をさせる(報告しないと石油会社に罰則あり；
船舶油濁損害賠償保障法(**油賠法**)に基づく)
- ・拠出金負担は石油会社等の事業体で、**税金投入では無い**
- ・被請求後の未払いの場合：国際油濁補償基金→石油会社への催促・訴訟

基金の抱える課題①

- 海運業には保護育成が必要であるとの観点から船主責任制限が設けられた経緯あり。理由は以下の通り。
 - 海運業は巨額の資本を要すること
 - 海上を航行する船舶は自然の猛威にさらされ、その危険が陸上に比べ非常に大きいこと
 - 海運業は、国民生活に欠かせない物資の輸送を行うという重要な産業であり、その発展が国家の発展に不可欠なものであること
- また、石油関連業界(拠出者)も、原重油を受け取ることにより、経済的利益を得ているということで、賠償責任の一部を担うことになった経緯あり。
- このため、油濁が発生した場合には、船主と荷主で賠償責任を負うことが基本コンセプトになっている（左記の表も略それに沿う形で設計されている）。
- 船主と荷主の責任は等分となっているのか？

基金の抱える課題②

(結論)

船主と荷主の負担は等分ではない

近年、荷主は船主に比べて過度な負担を強いられている

- 船主は付保することで油濁補償責任を果たしているが保険が不十分或いは全く機能しない事案が散見される。その場合、基金は不足分或いは全額の負担を強いられる。
- 油濁補償制度を取り巻く環境は変化している一方で、一度条約を批准すると自己利益のみを追求するフリーライダー等の関係者もいることから条約改正は極めて困難であり、できることは限定的。
- HNSの制度設計も基金と同様の仕組みになると言われていることから、船主と荷主の負担は等分にならず、結果として荷主の負担割合が大きくなることが見込まれる。

基金の抱える課題とその対応策

船名	課題	解決策	難易度/ 強制力
Agia Zoni II	意図的な油濁汚染	a. 条約改正	高/有
Bow Jubail	条約の統一適用(被害国の裁判所判断が最終結論)	a. 条約改正 b. ガイダンス作成/適用	高/有 低/無
Mystery Spill Gulfstream	船主責任なし (ダークフリート含)	a. 条約改正 b. ガイダンス作成/適用	高/有 低/無～低
Princess Empress Terra Nova Marine Honour	中小型船舶事故の頻発 ・2千トン以下は付保必要なし ・Non・IGへの付保は補償額が低 ・補償額がCLCやSTOPIAの限度額を超え基金からの拠出となる	c. 2千t以下船舶の強制付保(新たな条約) d. 責任限度額引き上げ STOPIA CLC&FC	中/有 低/有 中/有

【参考】2005年条約改正論

エリカ(1999年仏)等の事故により補償金額の増額を実現すべく新たな基金の創設が欧州を中心に検討され、2003年5月に追加基金議定書(SF)が採択された(2005年3月発効)
SFは、全額を油受取人の拠出金で賄う仕組みを採用したが、採択の際には、**船主の負担割合の見直しを含む油濁補償体制の見直しを行う**旨の付帯決議が採択された

船主負担を見直すために条約改正を行う場合は、併せて改正すべしという意見が多く寄せられた。その主なものは次のとおり：

- ・補償限度額見直し手続期間の短縮化
- ・**2,000トン以下**の油を運ぶ船舶に対する**付保の強制化**
- ・油受取報告を提出しない加盟国に対する制裁措置・総会の定足数の見直し
(加盟国増加に伴い**欠席国が増えてきた**ので、定足数を50%より引き下げる)
- ・**条約の統一適用** (国によって裁判所の条約の解釈の仕方に相違が見られるのでかかる相違を極小化すべき工夫を条約に織り込む)

2005年10月、基金は国際P&Iグループ案(STOPIA/TOPIA自主協定)を受諾し、条約改正の要求を取り下げ、2006.2.20よりSTOPIA/TOPIAの適用開始

