

タンカー油濁事故に関する

国際油濁補償制度

の解説

第9版



2013年5月
石油海事協会

はじめに

本書は石油海事協会が作成する国際油濁補償制度の解説書第9版である。2006年に第8版を刊行して以来、約7年ぶりの改訂となる。

石油海事協会が国際油濁補償制度の解説書初版を刊行したのは遡ること37年前の1976年で、それ以降、国際油濁補償制度の変遷とともに改訂版を刊行し現在に至っている。解説書第8版は2006年に海運業界による民間自主協定(STOPIA2006、TOPIA2006)が導入され、現行の第5層の補償体制が確立した年に編纂したものである。それ以降、国際油濁補償制度の変更や新たな動きはなく現状に至っている。したがって、本書は三部構成(第一部「国際油濁補償制度の変遷」、第二部「現行制度の解説」、第三部「資料編」という第8版の構成を維持したままで、第一部、第二部では追加補足説明を加えつつ、条約や民間協定の条文のより平易な解説に努め、かつ第三部では内容や数値をアップデートした増補版として刊行することとした。

油濁補償は多くの人にとって日常的に扱う業務ではない。しかし、石油の海上輸送に携わる者は、いつもそれぞれの立場でタンカーの油濁事故の防止に努めるとともに、万一事故が起きた場合の対策を把握していなければならない。本書は、必要なときに手にとって参照していただければ大体のことは分かる、ということを目指して作成した。解説の中で使っている用語は、わかりやすさを旨とする観点から、必ずしも条約や法律の表現そのままではなく日常語を使って説明した箇所もあることをお断りしておく。疑問に思われる点がある場合は、条約、法令、契約のテキストに当たってご確認いただきたい。

索引は設けなかったが目次を詳細にしたので、目次から必要な部分を探し出していただけるものと思う。また用語解説に、必要に応じて本文の参照項目を付した。

本書の文責は石油海事協会事務局にある。お気づきの点などがあれば是非とも事務局にお寄せいただきたい。今後の改訂版に反映させていただく所存です。

石油海事協会

目 次

はじめに	1
目次	3
第一部：国際油濁補償制度の変遷	
1 国際油濁補償制度誕生の背景	
1.1 トリーキャニオン号の大規模油濁事故	13
1.2 油濁関連条約の誕生	13
2 条約による国際油濁補償制度の構築	
2.1 69年民事責任条約	14
2.2 71年基金条約	14
2.3 69年・71年条約体制（グラフ）	16
3 民間自主協定による補償制度	
3.1 民間補償制度が生まれた理由	17
3.2 TOVALOP	17
3.3 CRISTAL	17
3.4 TOVALOP および CRISTAL の発展と終結	17
3.5 民間自主補償体制の変遷	19
4 条約による油濁補償制度の発展	
4.1 幻の84年条約	21
4.1.1 84年議定書の採択	
4.1.2 84年条約改正の非成立	
4.2 92年民事責任条約改正議定書と92年基金条約改正議定書の採択	21
4.3 92年民事責任条約の主な改正点	21
4.3.1 船主責任限度額の引上げ	
4.3.2 船主責任制限阻却事由の変更	
4.3.3 「船舶」の定義の変更	
4.3.4 「油」の定義の変更	
4.3.5 条約の適用対象地域の拡大	
4.4 92年基金条約の主な改正点	22
4.4.1 補償限度額の引上げ	
4.4.2 「船舶」の定義の変更他	
4.4.3 船主補填の廃止	
4.5 92年両条約の限度額引上げ	23
4.5.1 限度額引上げの背景	
4.5.2 92年民事責任条約の船主責任限度額引上げ	
4.5.3 92年基金条約の補償限度額引上げ	
4.6 92年両条約体制（グラフ）	24
5 新たな展開：追加基金の創設	
5.1 追加基金創設の背景	25

5.2 追加基金の概要.....	25
5.2.1 補償限度額.....	
5.2.2 拠出者.....	
5.2.3 条約の採択と発効.....	
5.2.4 加盟資格.....	
5.2.5 拠出金のキャッピング.....	
5.2.6 決議書の採択.....	
5.3 STOPIA.....	26
5.4 追加基金議定書発効時点の国際油濁補償体制（グラフ）.....	27
 6 条約改正論と STOPIA、TOPIA.....	
6.1 条約改正論の背景.....	28
6.2 条約改正論の推移.....	28
6.2.1 作業部会の答申.....	
6.2.2 STOPIA.....	
6.2.3 TOPIA 提案.....	
6.2.4 条約改正案と STOPIA、TOPIA 提案.....	
6.3 条約改正案と STOPIA、TOPIA 提案（グラフ）.....	30
 7 国際油濁補償制度の確立.....	
7.1 2005 年 10 月の IOPC 基金総会と国際 P&I グループの新提案.....	31
7.2 現状の国際油濁補償体制（グラフ）.....	32

第二部：現行制度の解説

8 92 年民事責任条約.....	
8.1 用語の定義.....	35
8.1.1 船舶（Ship）.....	
8.1.2 油（Oil）.....	
8.1.3 汚染損害（Pollution damage）.....	
8.1.4 防止措置（Preventive measures）.....	
8.1.5 事故（Incident）.....	
8.2 条約の適用範囲.....	38
8.3 船主の賠償責任と免責.....	38
8.3.1 船主の無過失責任.....	
8.3.2 船主の免責.....	
8.3.3 船主に対する賠償請求方法および請求先の限定.....	
8.4 船主責任制限.....	39
8.4.1 船主責任限度額.....	
8.4.2 船主責任限定権の阻却.....	
8.4.3 制限基金.....	
8.4.4 制限基金の分配.....	
8.4.5 トン数の定義.....	
8.5 船主資産差し押さえ等の禁止.....	39
8.6 強制保険.....	40
8.7 賠償請求権の除斥期間.....	40

8.8	裁判管轄権	40
8.9	判決の効力	40
8.10	適用除外等	40
8.11	経過規定	41
8.12	最終規定	41
8.12.1	最終規定	
8.12.2	加盟手続等	
8.12.3	発効要件	
8.12.4	条約の改正	
8.12.5	船主責任限度額の改定	
8.12.6	条約の廃棄	
8.12.7	条約の言語	
9	92 年基金条約	
9.1	総則	43
9.1.1	用語の定義	
9.1.2	92 年基金の設立、目的等	
9.1.3	条約の適用範囲	
9.2	補償	44
9.2.1	補償の適用条件	
9.2.2	92 年基金の免責	
9.2.3	補償限度額	
9.2.4	補償金支払い以外の援助	
9.2.5	補償請求権の除斥期間	
9.2.6	裁判管轄権	
9.2.7	判決の効力	
9.2.8	債権者代位権	
9.3	拠出	46
9.3.1	92 年基金への拠出義務	
9.3.2	92 年基金の構成および拠出	
9.3.3	拠出義務不履行の罰則	
9.3.4	政府による拠出義務の肩代わり	
9.3.5	拠出油受取報告	
9.4	組織と管理	48
9.4.1	92 年基金の組織	
9.4.2	総会	
9.4.3	事務局と事務局長	
9.4.4	経費負担	
9.4.5	投票	
9.4.6	92 年基金の免税特権	
9.5	経過規定	50
9.5.1	本条約発効直後のクレーム提出の制約	
9.5.2	第 1 回総会開催時期	
9.5.3	92 年基金と 71 年基金の重複期間の取扱	
9.5.4	拠出分担割合のキャッピング	
9.5.5	事務局および事務局長の兼務	
9.6	最終規定	50
9.6.1	最終規定	

9.6.2	加盟資格	
9.6.3	条約に加盟する国の拠出油受取報告義務	
9.6.4	発効要件	
9.6.5	69 年および 71 年両条約の廃棄	
9.6.6	条約の改正手続	
9.6.7	補償限度額の改正手続	
9.6.8	条約の廃棄	
9.6.9	条約の廃棄の特例	
9.6.10	条約の終結	
9.6.11	92 年基金の清算	
9.6.12	議定書の寄託等	
9.6.13	条約の言語	
10	追加基金議定書	
10.1	総則	53
10.1.1	用語の定義	
10.1.2	追加基金の設立、法的地位	
10.1.3	条約の適用範囲	
10.2	追加補償	53
10.2.1	補償	
10.2.2	補償支払いの決定	
10.2.3	補償請求権の除斥期間	
10.2.4	裁判管轄権に関する規定の準用	
10.2.5	判決の効力	
10.2.6	債権者代位権	
10.3	拠出金	55
10.3.1	拠出者	
10.3.2	追加基金の構成と拠出金	
10.3.3	拠出義務不履行の罰則	
10.3.4	政府による拠出義務の肩代わり	
10.3.5	拠出油受取報告	
10.3.6	最低みなし受取油量	
10.3.7	受取油量報告提出義務違反の罰則	
10.4	組織と管理	57
10.4.1	追加基金の組織	
10.4.2	92 年基金条約の準用	
10.4.3	事務局および事務局長の兼務	
10.5	経過規定	57
10.5.1	拠出分担割合のキャッピング	
10.6	最終規定	58
10.6.1	加盟資格	
10.6.2	発効要件	
10.6.3	条約の改正手続	
10.6.4	補償限度額の改正手続	
10.6.5	92 年基金補償限度額が引上げられた場合の追加基金の対応	
10.6.6	条約の廃棄	
10.6.7	条約の廃棄の特例	
10.6.8	条約の終結	

10.6.9 条約の言語

11 船舶油濁損害賠償保障法（油賠法）

11.1 条約と国内法.....	60
11.2 92年民事責任条約に係る条項.....	60
11.2.1 用語の定義	
11.2.2 タンカー油濁損害賠償責任	
11.2.3 タンカー所有者の責任限度額	
11.2.4 賠償請求権の消滅	
11.2.5 外国判決の効力	
11.2.6 損害賠償保険	
11.3 92年基金条約に係る条項.....	64
11.3.1 92年基金に対する補償請求	
11.3.2 特定油量の報告	
11.3.3 国際基金に対する拠出	
11.4 追加基金議定書に係る条項.....	65
11.4.1 追加基金に対する補償請求	
11.4.2 準用規定	
11.5 責任制限手続.....	66
11.5.1 タンカー所有者の責任限定権	
11.5.2 責任制限手続に係る諸規定	

12 民間自主協定（STOPIA および TOPIA）

12.1 民間自主協定の概要.....	67
12.1.1 目的と経緯	
12.1.2 STOPIA 2006 の基本メカニズム	
12.1.3 TOPIA 2006 の基本メカニズム	
12.1.4 STOPIA 2006 および TOPIA 2006 の法的枠組	
12.1.5 汚染被害者および拠出者への影響・効果	
12.2 STOPIA 2006.....	69
12.2.1 序文	
12.2.2 用語の定義	
12.2.3 STOPIA 2006 の機構	
12.2.4 92年基金に対する損害補填	
12.2.5 第三者に対する償還請求	
12.2.6 損害補填受取権の除斥期間	
12.2.7 改正	
12.2.8 見直し規定	
12.2.9 契約期間と契約の終了	
12.2.10 脱退	
12.2.11 92年基金の法的権利	
12.2.12 法域	
12.3 TOPIA 2006.....	73
12.3.1 序文	
12.3.2 用語の定義	
12.3.3 TOPIA 2006 の機構	
12.3.4 追加基金に対する損害補填	
12.3.5 第三者に対する償還請求	

- 12.3.6 損害補填受取権の除斥期間
- 12.3.7 改正
- 12.3.8 見直し規定
- 12.3.9 契約期間と契約の終了
- 12.3.10 脱退
- 12.3.11 追加基金の法的権利
- 12.3.12 法域

第三部：資料編

13 国際油濁補償基金が関与した事故

- 13.1 71 年基金に関連する主な事故 79
- 13.2 92 年基金に関連する主な事故 80

14 用語解説..... 82

15 様式等

- 15.1 抛出油一覧表（List of Contributing Oil and Non-Contributing Oil） 90
- 15.2 特定油受取量報告書様式（第 5 号様式） 92

16 関連ウェブサイトへのリンク 94

- 16.1 IOPC 基金関連
 - 各条約のテキスト、クレームズマニュアル、各条約加盟国一覧
 - STOPIA2006/TOPIA2006 のテキスト
- 16.2 国内法令（油賠法／同施行令／同施行規則）のテキスト
- 16.3 Oil Pollution Act of 1990（OPA 90）
- 16.4 Ship-Source Oil Pollution Fund（SOPF）

第一部 国際油濁補償制度の変遷

1 国際油濁補償制度誕生の背景

1.1 トリーキャニオン号の大規模油濁事故

1967年3月18日、リベリア船籍のトリーキャニオン号というタンカーが英国グレート・ブリテン島南西端のランズ・エンドとその沖合のシリー群島との間の公海上にあるセブン・ストーンズ岩礁に座礁した。同船は当時としては大型タンカー（約12万重量トン）で、クエート原油約11万7千トンを積載してウェールズのミルフォード・ヘブン港に向けて北上中であった。シリー群島の周辺海域は航海の難所で16ノット（時速約30km）に近いフルスピードで航行中に岩礁に乗り上げた。曳船による離礁作業は1週間かけても成功せず、破損した船体からは原油が大量に流れ続けた。英国政府は海軍と空軍の爆撃機をのべ54機投入し、高性能爆弾を投下して残る4万トンの原油を炎上させてようやく流出を止めた。

流出した原油は英国南西部および仏国ブルターニュ地方の海岸を広範囲に汚染した。清掃作業は長引き、漁業および観光業に甚大な被害をもたらした。英仏両政府はあわせて16百万ドル、当時の換算で約58億円の損害賠償を船主に請求した。当時の油濁損害としては破格の高額であった。2年8ヵ月の交渉の結果、船主側が7.2百万ドルを賠償し、残りは英仏両政府が負担した。

石油が現在のようにばら積みで大量に海上輸送されるようになったのはわずか百年ほど前のことである。やがて石油の消費が飛躍的に伸び、比例してその海上輸送量も急速に増加した。技術革新に伴いタンカーのサイズもまた競うように大型化していった。トリーキャニオン号が事故を起こしたのは石油産業がこのように急拡大しつつある最中であった。

1.2 油濁関連条約の誕生

この事故は、タンカーが極めて広範な汚染被害と巨額な損害をもたらすことを関係者に衝撃的に知らしめた。油濁事故に関する国際的な対応が必要であるとの認識が瞬時に国際社会に浸透した。国際的な油濁防除体制および油濁補償体制を整備するための方策が模索された。その結果3つの条約が誕生した。油濁防除体制の強化に関して海洋汚染防止条約（MARPOL）が採択された（本テキストではMARPOLの説明はしない）。国際油濁補償制度の構築に関して民事責任条約および基金条約の2条約が採択された。

2 条約による国際油濁補償制度の構築

国際的油濁補償の制度を求める国際世論と各国政府の危機感を受けて、世界の海事法専門家の集まりである万国海法会（CMI¹）と政府間海事協議機関（IMCO²）は油濁補償に関する立法の研究と審議を重ね、その結果 2 つの条約が誕生した。

2.1 69 年民事責任条約

1969 年 11 月 29 日、IMCO は外交会議を招集し油濁事故に対する船主の責任を定める「69 年民事責任条約」を採択した。英語名は以下のとおりで、69CLC と略称される。

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
条約の名称からも明らかなとおり、この条約は油濁損害に対する民事賠償責任を規定している。条約の要点は次のとおりである。

- (1) 賠償責任主体は船主（責任集中を規定して求償チャネルを一本化）
船主とは広義に登録船主、裸用船者、船舶管理人および運航者をいう場合があるが、本条約で船主とは船舶所有者として登録された者、つまり登録船主と定義される。
- (2) 船主に厳格責任（無過失責任）を課す。
- (3) 賠償責任額の限定： 最大 14 百万 SDR³
当初条約では 210 百万金フランと定められ、金フランは純度 0.900 の金 65.5 ミリグラムと定義されていた。1976 年に 1SDR=15 金フランの割合で換算した SDR 表示に表記を変更する議定書が採択され、この議定書は 1981 年 4 月に発効した。
- (4) 条約の適用対象
締約国の領域（領海を含む）における汚染損害およびその防止措置に適用する。
- (5) 1975 年 6 月 19 日に発効した。

2.2 71 年基金条約

さらに 1971 年 12 月 18 日、IMCO の外交会議は 69 年民事責任条約で定める船主の賠償を補足する目的で 71 年基金条約を採択した。その英語名は以下のとおりで、71FC と略称される。

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

条約の名称からもわかるように、この条約は誰かに補償責任（liability）を課すものではなく、①補償基金を設立すること、②その補償基金は 69 年民事責任条約を補足すること、を定めている。その要点は次のとおりである。

- (1) 69 年民事責任条約による船主の賠償を補足する補償基金である。
船主の賠償が受けられない場合、または損害額が船主の責任限度額を超えた場合に適用される。船主の賠償が受けられない場合としては、船主が第三者賠償保険に加入しておらず、かつ自力で賠償する財力がない場合、天然災害による事故や航路不

¹ Comite Maritime International 1897 年ベルギーで誕生。現在も活動を続けている。

² Intergovernmental Maritime Consultative Organization 1982 年に国際海事機関（International Maritime Organization）と改称された。

³ Special Drawing Right（特別引出権）。国際通貨基金（IMF）が 1969 年に創設。その価値は米ドル、ユーロ、英ポンド、および日本円の加重平均によるバスケット方式で決定される。詳細は第三部資料編の 14 用語解説を参照されたい。

整備による事故などで船主が免責になる場合、などがある。

- (2) 基金の拠出者は、条約加盟国内の、年間 15 万トン以上の原・重油を海上輸送で受け取った者

基金加盟国は、国内の年間 15 万トン以上の原・重油を海上輸送で受け取った者の氏名、住所、受取油量を国際油濁補償基金 (IOPC Funds) の事務局長に報告する。

- (3) 補償の限度額は 1 事故につき船主の賠償を含めて 30 百万 SDR (最終的に 60 百万 SDR まで増額された)。

71 年基金条約 (および 69 年民事責任条約) では当初補償限度額を金フランという価値単位で表現していたが後に SDR 表示に切り替えられた (2.1 参照)。

本条約では、基金総会で 4 分の 3 以上の賛成があれば当初の補償限度額 450 百万金フラン (30 百万 SDR) を 900 百万金フラン (60 百万 SDR) まで引上げることができ旨規定されていた。この規定に基づき、1979 年 4 月 (45 百万 SDR)、1986 年 12 月 (58.5 百万 SDR) と段階的に引き上げられ、1987 年 12 月に最終的に 60 百万 SDR まで引上げられた。

- (4) 船主補填

71 年基金条約の加盟国で登録された船舶の所有者で 69 年民事責任条約に基づき責任を負い、被害者に賠償を支払ったか、もしくは自ら清掃費を負担した者には 71 年基金より下記の部分の補填が受けられた。

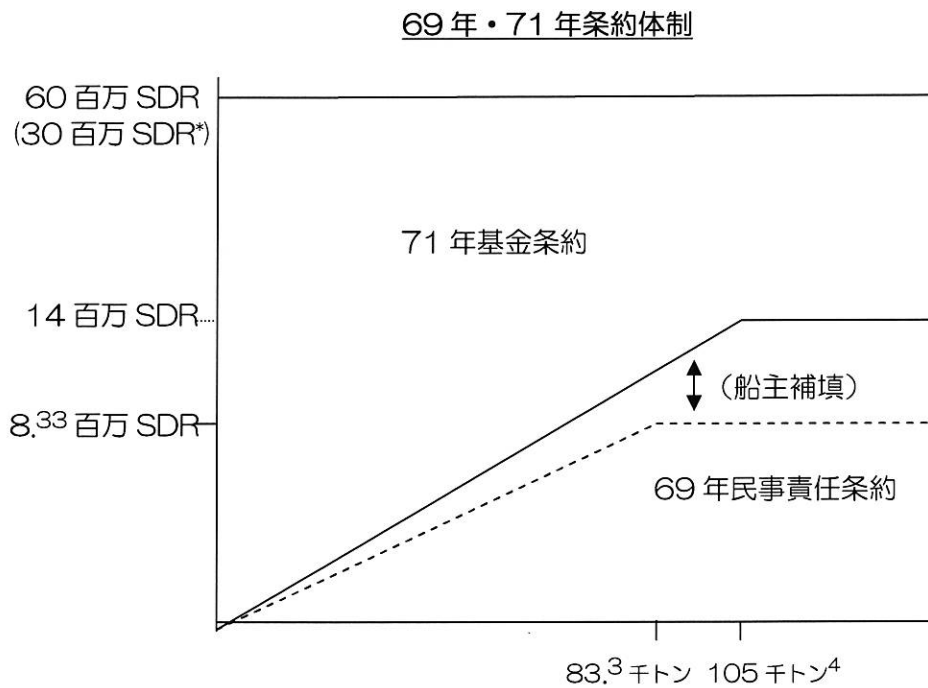
①船舶の総トン数×1,500 金フラン (100SDR) で計算した金額、または 1 億 2,500 万金フラン (833 万 SDR) のうち低い方の金額を超え、かつ②船舶の総トン数×2,000 金フラン (133SDR) で計算した金額、または 2 億 1,000 万金フラン (1,400 万 SDR) のうち低い方の金額を超えない部分。

<解説>

69 年民事責任条約により船主の責任が無過失責任となり、しかも責任限度額が 57 年船主責任制限条約で決めている限度額の 2 倍に引き上げられた。その結果、船主からの不満が噴出したため、57 年条約の限度額と 69 年民事責任条約との差額の半分を基金から補填するという仕組みがつくられた。

- (5) 本条約は 1978 年 10 月 16 日に発効し、発効と同時に 71 年基金が設立された。

2.3 69年・71年条約体制（グラフ）



*当初の補償上限額は 30 百万 SDR であったが 3 度の改正を経て最終的に 60 百万 SDR になった。

*船主補填（2.2 の（4）を参照）

⁴ 当初、両条約では純トン数に機関室の容積を加えた条約トン数が単位として採用された。詳細は第三部資料編の 14 用語解説を参照されたい。

3 民間自主協定による補償制度

3.1 民間補償制度が生まれた理由

条約には一般に発効要件が定められており、一定の数の国が加盟する、あるいは加盟国に登録された船腹の合計総トン数が一定値を越えるなどの要件が満たされないと発効しない。条約が採択されても発効しなければ条約で定めた補償制度は当然稼働しない。

69 年民事責任条約は第 15 条に「百万総トンを下回らない船腹を保有する 5 カ国を含む 8 カ国が加盟してから 90 日目に発効する」と規定されており、1975 年 6 月 19 日に発効した。また 71 年基金条約は第 40 条に「8 カ国以上が加盟し、かつ加盟国の合計抛出货量が 750 百万トンに達した日から 90 日目に発効する」と規定されており、1978 年 10 月 16 日に発効した。

石油の海上輸送量の増加とタンカーサイズの大型化が続く中で、国際石油資本は条約が発効するまでの間、手をこまねているべきではないとして海運業界および石油業界に呼びかけ、条約による油濁補償制度が軌道に乗るまでの間のつなぎとして民間自主協定による油濁補償制度を発足させた。TOVALOP および CRISTAL である。

3.2 TOVALOP

TOVALOP（トバロップ）とは Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution の略称である。名前のとおり、船主が油濁損害に対して自主的に賠償することに合意した協定である。1969 年から適用された。

基本コンセプトは 69 年民事責任条約と酷似しているが、条約では国ごとに加盟する（したがって条約加盟国の船主は強制的に油濁賠償義務が課される）のに対し、TOVALOP は個々の船主が自主的判断で個別に加盟する。自主的とはいえながら、用船者は TOVALOP に加盟していない船の用船を敬遠したことから殆どの船主が TOVALOP に加盟、その加盟率は約 99%に達した。

3.3 CRISTAL

CRISTAL（クリスタル）とは Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution の略称である。1971 年から適用された。

71 年基金条約と同様のコンセプトで作られた基金で、TOVALOP を補足するという機能、位置づけである。つまり、油濁事故に対する責任は船主にあるが、石油会社も油濁事故については二次的責任を受容すべきであり、船主責任限度額を超えた分は石油会社が積極的に被害者補償の役割を果たすべきであるとする石油業界の自覚に基づいて発足した協定である。

抛出金は、海上輸送により受け取った原・重油量に基づいてメンバー各社に按分賦課された。

3.4 TOVALOP および CRISTAL の発展と終結

当初 TOVALOP および CRISTAL は両条約による油濁補償体制が軌道に乗るまでの間の

制度として発足したが、国際社会の要請に応じて何度かの改正を経て発展した。

条約による油濁補償体制が軌道に乗るまでの間の制度として発足し、当初は比較的短期間の制度として構想されていたが、条約発効後も加盟国の伸びが遅く、かつこの民間自主制度が大変有効に機能したため継続を望む声が多く、結局 1997 年 2 月まで存続した。1987 年の協定改正時には CRISTAL 協定の名称から「Interim（暫定的）」という言葉が削除された。（ただし、略称としての CRISTAL はそのまま存続した。）この民間自主制度に対する当時の期待と信頼を物語るエピソードである。

何回かの改正の中でもとくに 1987 年の改正では大きな修正が加えられた。特に TOVALOP Supplement という協定が追加導入され、事故船の積荷が CRISTAL 会員会社の関与するものである場合はより充実した補償を提供するようになった。また基金条約と CRISTAL の両方に拠出しているメンバーは、CRISTAL だけにしか拠出していないメンバーより負担が大きくなっている事態を是正するために、クリスタルの償還制度が導入された。この償還制度の下で、クリスタルメンバーが国際油濁補償基金に拠出した場合その拠出金を当該メンバー自身の汚染損害と見なして CRISTAL から拠出金相当額を償還する制度で、日本が主張して採り入れられたものであった。

TOVALOP および CRISTAL は 1997 年 2 月 20 日を以って約 30 年間の歴史を閉じた。1996 年に 69 年民事責任条約および 71 年基金条約を改正する新条約（後述するが、92 年民事責任条約と 92 年基金条約）が発効し、両協定が引き続き存続すると旧条約から新条約への批准を遅延させるとの懸念があったことが廃止の主な理由とされている。

3.5 民間自主補償体制の変遷

本制度はすでに効力が失効しているので詳細の説明は省略するが、制度の開始から終焉に至るまでの主な内容の変遷につき下記のとおり概説する。

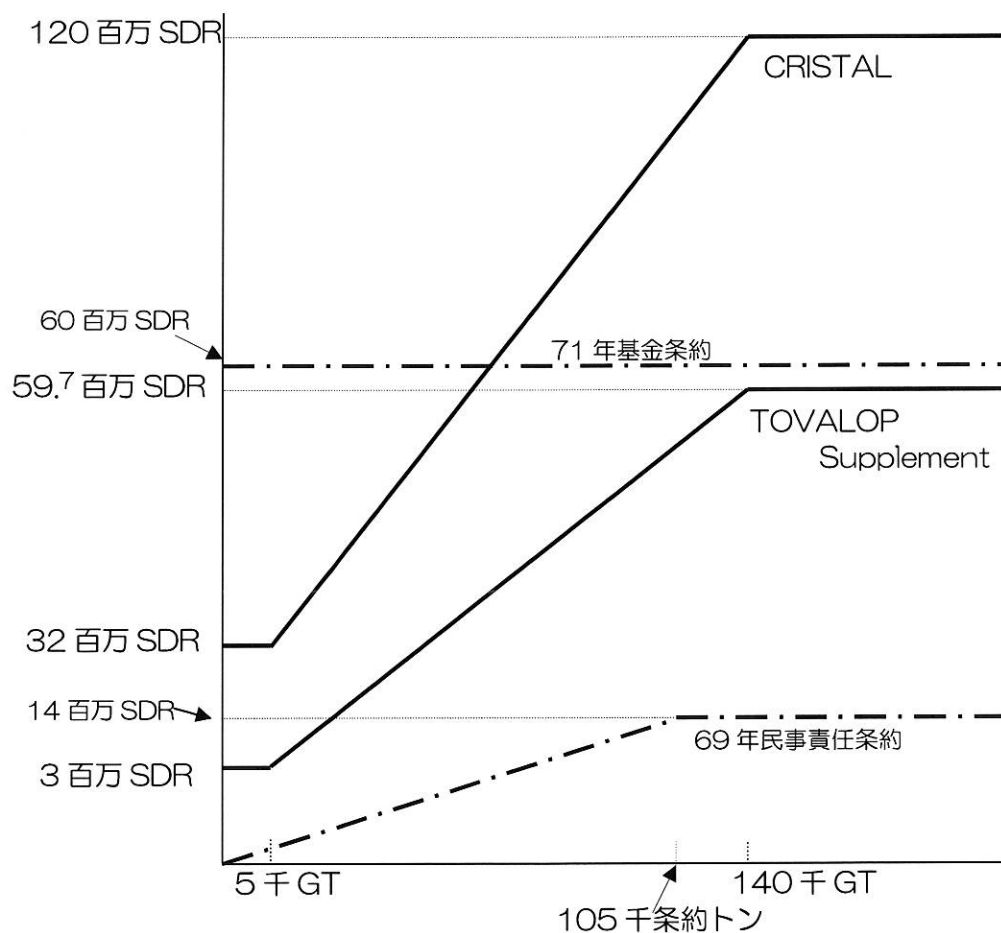
民間自主協定の変遷

	TOVALOP	CRISTAL
第一期 1) 効力開始 2) 適用範囲 3) 補償限度額	‘69年10月～ 船主と政府の清掃費用 1 総トン数当たり US\$100 但し、上限 US\$10 百万	‘71年4月～ 左記に加えて、第三者の損害 船舶の大きさに関係なく一律 US\$30 百万 (条件)・船舶が TOVALOP に加入していること。 ・カーゴがクリスタルメンバー所有であること。
第二期 1) 効力開始 2) 適用範囲 3) 補償限度額	‘78年6月～ 第三者の損害も補償に追加 69CLC 加盟国には不適用 (‘75年6月 CLC 発効) 1 条約トン数当たり US\$160 但し、上限 US\$16. ⁸ 百万	左に同じ 左に同じ、さらに船主補填を追加 71FC 加盟国には不適用 (‘78年10月 FC 発効) 船舶の大きさに関係なく一律 US\$36 百万 P&I との間で船主ミニマムを設定 1 年目 US\$50 万 2 年目 US\$75 万 3 年目以降 US\$100 万
第三期 1) 効力開始 2) 適用範囲 3) 補償限度額	‘87年2月～ 第二期と同じ 但し、条約国でも適用 クリスタルに償還制度あり Supplement(追加補償)導入 Min 5,000 総トンまで 一律 US\$3. ⁵ 百万 1 総トン数当たり US\$493 を加算、上限 US\$70 百万 (条件) ・カーゴがクリスタルメンバーの所有であること。 ・非メンバーのカーゴである場合には追加補償が適用されず従来の補償(第二期)が適用された。	左に同じ(改正 CRISTAL と呼称される。) 第二期と同じ 但し、条約国でも適用 メンバーに対し拠出金の償還制度あり Min 5,000 総トンまで 一律 US\$36 百万 1 総トン数当たり US\$733 を加算 上限 US\$135 百万 *船舶の大きさに応じて補償額が変動する方式となった。
第四期 1) 効力開始 2) 適用範囲 3) 補償限度額	‘94年2月～97年2月 第三期と同じ Min 5,000 総トンまで 一律 3 百万 SDR 1 総トン数当たり 420SDR を加算、上限 59. ⁷ 百万 SDR	左に同じ 第三期と同じ Min 5,000 総トンまで 一律 32 百万 SDR 1 総トン数当たり 652SDR を加算、 上限 120 百万 SDR

1994年2月改正後の民間補償制度（および条約による補償制度）をグラフに表すと以下のとおりである。

民間自主補償体制

=TOVALOP および CRISTAL=



4 条約による油濁補償制度の発展

4.1 幻の 84 年条約

4.1.1 84 年議定書⁵の採択

ヨーロッパで 1978 年にアモコカジス号、1980 年にタニオ号の大油濁事故が起こり、条約を改正して補償限度額を大幅に引上げようとする動きが活発化した。ヨーロッパでは大きな被害を被ったフランスが改正推進の中心となった。一方米国は、従来の条約は補償限度額が不十分であるとして加盟していなかったが、限度額が大幅に引上げられれば加盟する意向を示し、条約改正の議論に積極的に関与した。

こうして 1984 年に、69 年民事責任条約および 71 年基金条約を改正する 2 つの議定書が採択された。これにより船主の責任限度額と基金の補償限度額を大幅に上げる条項が盛り込まれた。

4.1.2 84 年条約改正の非成立

議定書策定に米国が積極的に関与したにもかかわらず米国の加盟は遅々として進まなかった。幾つかの州政府が反対したからであった。条約に縛られて条約より厳しい州法を制定することが困難になるのは困る、というのが反対の理由であった。条約改正議定書は米国が加盟することを前提に発効要件を定めていたので、米国が加盟しないため発効要件が満たされない状態が続いた。

そうした中で 1989 年、アラスカでエクソン・バルディーズ号の大油濁事故が発生した。米国は翌 1990 年、独自に OPA90 (Oil Pollution Act of 1990) という連邦法を制定し、ここに到って米国が民事責任条約及び基金条約に加盟する可能性は完全に消え、84 年民事責任条約及び 84 年基金条約は幻となった。

4.2 92 年民事責任条約改正議定書と 92 年基金条約改正議定書の採択

米国が条約に加盟しないことが明らかになった後、84 年の議定書の実質的内容はそのままに発効要件だけを緩和した 2 つの条約改正議定書が 1992 年 11 月 27 日に採択された。両議定書はともに 1996 年 5 月 30 日に発効した。

4.3 92 年民事責任条約の主な改正点

4.3.1 船主責任限度額が引き上げられた。

- ・ 5,000 総トン以下の船舶：3 百万 SDR
 - ・ 5,000 総トン超の船舶：5,000 総トンを越える 1 総トン数当たり 420SDR を加算
 - ・ ただし 59.7 百万 SDR を上限とする（140 千総トンで 59.7 百万 SDR に達する。）
- （69 年民事責任条約では 14 百万 SDR が上限であった。）

4.3.2 船主責任制限阻却事由（船主が賠償責任を限定する権利を否定される事由）が非常

⁵ 既存の条約を改正するための条約を議定書 (Protocol) と呼ぶ。

に限定化され、この点では船主に有利になった。

- 69 年民事責任条約では
「船主の過失により」(as a result of the actual fault or privity of the owner) 事故が起きた場合
と規定されていたが、
- 92 年民事責任条約では
「汚染損害をもたらす意図をもって又は無謀にかつ汚染損害の生ずるおそれがあることを認識して行った自己の行為（不作為を含む）により（from his (= 船主の) personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result) 汚染損害の生じたことが証明された場合」、
と規定され、船主が賠償責任限定の権利を否定される可能性は殆ど無くなった。

4.3.3 「船舶 (Ship)」の定義が変更された。

- 69 年民事責任条約では「" Ship" means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo.」と規定されていたのに対し、
- 92 年民事責任条約では「" Ship" means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever *constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.*」
とイタリックの部分が増筆された。増筆の前半は規定の厳密化、後半は空荷のバラスト航海であってもスラッジなどが残っていてドライの状態でないことが証明されれば賠償対象とするという、適用範囲拡大の変更である。同じ定義が 92 年基金条約でそのまま使われている。油濁補償の対象が「船舶から流出または排出された油による汚染損害」と定義されているので船舶の定義は重要である。

4.3.4 「油 (Oil)」の定義が変更された。

- 69 年民事責任条約では持続性鉱物油（原油、重油、重ディーゼル油、潤滑油）に加えて鯨油による汚染が賠償の対象に含まれていたが、
- 92 年民事責任条約では鯨油が削除された。

4.3.5 条約の適用対象地域が拡大された。

- 69 年民事責任条約では対象地域が
「締約国の領土で、領海を含む (the territory including the territorial sea of a Contracting State)」
と規定されていたが、
- 92 年民事責任条約ではこれに加えて「排他的経済水域（排他的経済水域を制定していない国については海岸線から 200 海里までの水域）」も対象になっている。

4.4 92 年基金条約の主な改正点

4.4.1 基金の補償限度額が 135 百万 SDR に引き上げられた。(71 年基金条約では当初 30 百万 SDR、3 回にわたって引上げられ最終的に 60 百万 SDR となった。)

4.4.2 ①「船舶 (Ship)」の定義の変更、②「油 (Oil)」の定義の変更、③条約の適用地域の拡大については 92 年民事責任条約と同じ。(4.3.3~4.3.5 を参照)

4.4.3 船主補填が廃止された。

(船主補填の内容については 2.2 の (4) および 2.3 を参照)

4.5 92 年両条約の限度額引上げ

4.5.1 限度額引上げの背景

1999 年にフランス大西洋岸沖で発生したエリカ号事故の損害額は 92 年基金の補償限度額を大きく超えた。事故船を用船した TotalFina 社 (現 Total 社) とフランス政府も油濁対策等のために多額の支出を行った。TotalFina 社およびフランス政府は 92 年基金への補償請求権を一般被害者より劣後させることを宣言したため、一般被害者は 100%補償を受けることができた。しかしフランス政府は 92 年基金から部分的にしか補償を受けられず、またフランス政府よりさらに劣後することを宣言した TotalFina 社は 92 年基金からまったく補償を受けることができなかった。

こうした状況の中で両条約の限度額を引上げるべきだとの意見が欧州から出され、条約の規定に従って 2000 年 10 月に開催された IMO の法律委員会で 92 年民事責任条約の船主責任限度額および 92 年基金条約の補償限度額を各々約 50%引上げる旨の決議書 (Resolution) が採択され、2003 年 11 月 1 日から適用になった。

4.5.2 92 年民事責任条約の船主責任限度額引上げ (2003 年 11 月 1 日より)

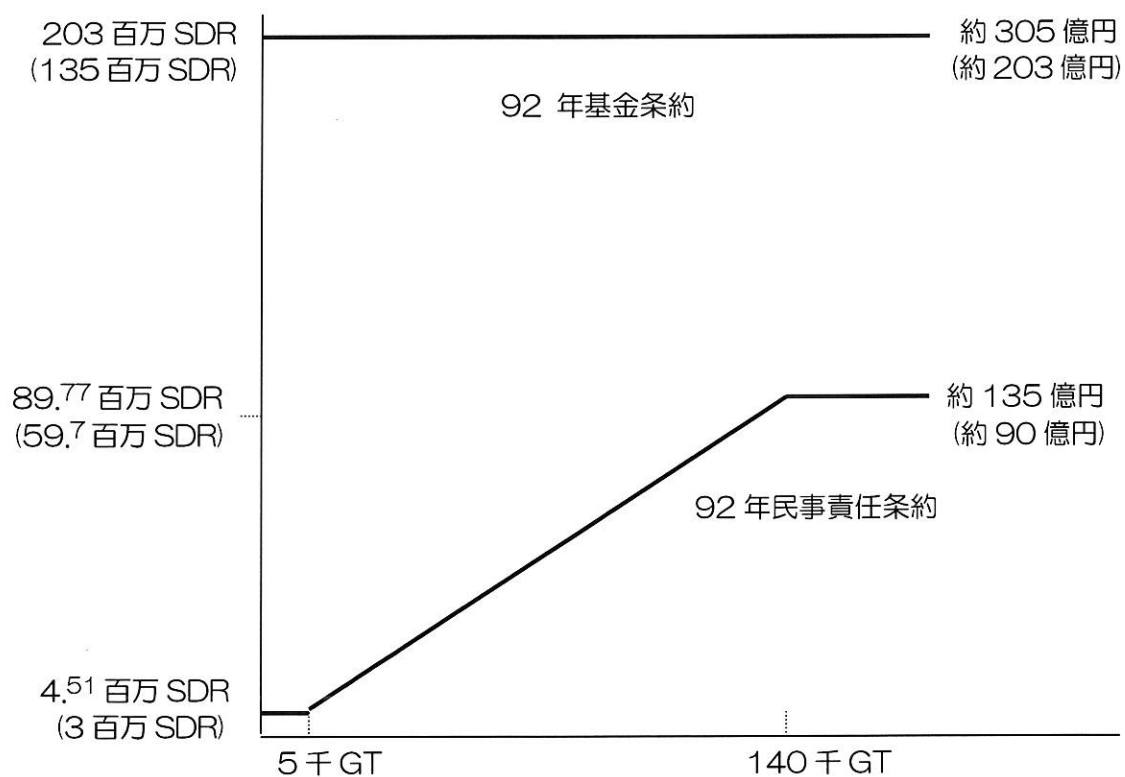
- (1) 5,000 総トン以下の船舶：4.51 百万 SDR (約 7 億円)
(従来は 3 百万 SDR、約 5 億円)
- (2) 5,000 総トン超の船舶：5,000 総トンを越える 1 総トン数ごとに 631SDR を加算 (従来は 1 総トン数当たり 420SDR を加算)
- (3) ただし 89.77 百万 SDR (約 135 億円) を上限とする (140 千総トン以上が 89.77SDR)
(従来は 59.7 百万 SDR、約 90 億円が上限)

4.5.3 92 年基金条約の補償限度額引上げ (2003 年 11 月 1 日より)

上限額を 203 百万 SDR (約 305 億円) に引上げ。
(従来は 135 百万 SDR、約 203 億円)

4.6 92年両条約体制（グラフ）

92年両条約体制



注1) グラフ中の金額は2003年11月1日以降の引上げ額で、括弧書きは引き上げ前の金額である。

注2) 本解説書で使用するSDRから日本円への換算レートは2013年4～5月の概ねの実勢レートである150円/SDRを採用した。

5 新たな展開：追加基金の創設

5.1 追加基金創設の背景

2003 年 11 月 1 日から 92 年両条約の限度額が約 50% 引上げられたが（4.5 参照）EU はこれでは不十分であるとして第 3 層の補償制度創設を提唱、IMO が対応しないなら EU 独自で第 3 層基金を創設するとの方針を打ち出した。

2002 年 11 月にスペイン沖でプレステージ号事故が起こり、被害総額が引上げ後の 92 年基金補償限度額をはるかに超えることが早い段階から明らかになったため、追加基金創設論に拍車がかかった。

IMO および IOPC 基金は、EU 独自の第 3 層補償制度を構築するという地域対応を許すと国際補償制度の基盤を揺るがす可能性があるとの危惧から、国際的制度としての追加基金を創設するための条約を 2003 年 5 月にスピード採択した。

条約作成を急いだことから、制度をシンプルにするため追加基金は全額油受取人の拠出金で賄う方式を採用した。その結果、補償制度全体における油受取人の負担リスクが大きく増加することとなり、以後条約改正論が活発化することになった。

5.2 追加基金の概要

5.2.1 92 年民事責任条約および 92 年基金条約による補償を含めて補償限度額は 750 百万 SDR（約 1,130 億円）とした。

5.2.2 拠出者は油受取人のみ

追加基金議定書を検討する過程で、補償資金を船主と油受取人が半々に負担するという構想が検討された。しかし条約法上の問題からこの方式は断念され、油受取人が拠出金にて全額負担する仕組みとなった。

条約法上の問題とはこうである。追加基金議定書に加盟する国は 92 年基金の補償限度額では不十分な物価の高い国が主体となり、パナマ、リベリア、バハマなど多くの登録船を持つ船籍国は加盟しない可能性が高いと思われる。したがって、追加基金議定書に船主の負担を規定しても、大半の船舶には効力が及ばないことになる。国際油濁補償システムに加盟しているすべての国の船舶に効力を及ぼすためには 92 年民事責任条約を改正しなければならないがそれには時間がかかり、これは当時選択可能なオプションではなかった。EU の独自基金創設を阻止するために対応が急がれたからである。こうしてやむなく、油受取人が全額拠出する形で追加基金議定書が作られた。

5.2.3 条約の採択は 2003 年 5 月 16 日、発効は 2005 年 3 月 3 日

5.2.4 加盟資格： 92 年民事責任条約および 92 年基金条約に加盟している国

5.2.5 拠出金のキャッピング：1 カ国の合計拠出額を全体の 20% に抑える条項。

加盟国の拠出油量合計が 10 億トンを超えるか条約発効から 10 年を経過するかどちらか早い時点まで適用する。日本が強く求めて挿入された条項である。

<2010 年 8 月 6 日に韓国が追加基金議定書の締約国になり、その結果拠出油合計が 10 億トンを超えたのでキャッピング条項は適用停止となった。>

5.2.6 決議書の採択

追加基金議定書採択と同時に、船主の負担割合見直しを含む油濁補償体制の見直しを行う旨の決議書が採択された。6 章に述べる条約改正論の基点となった。

5.3 STOPIA

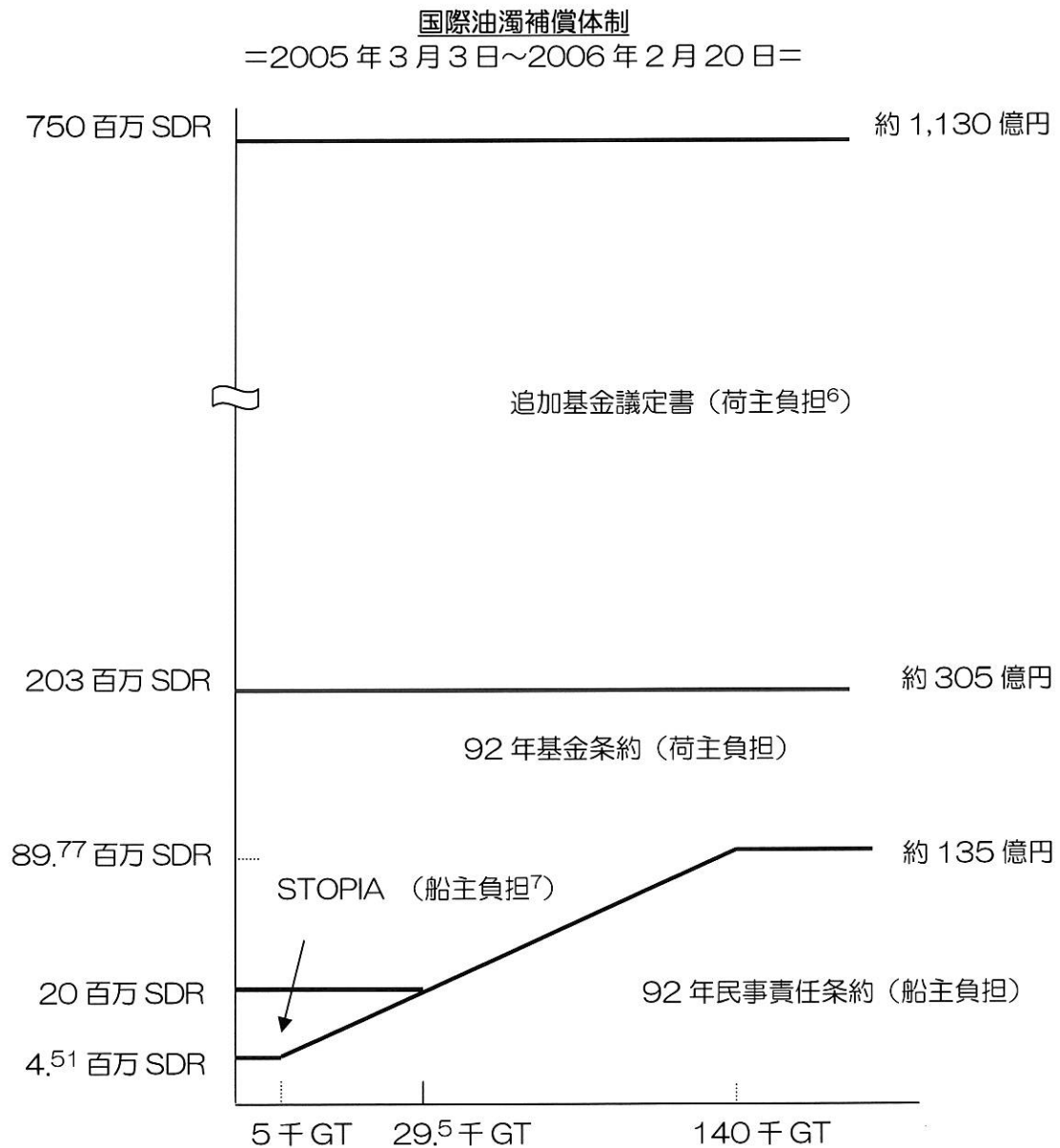
追加基金が、油受取人の拠出のみのによって支えられることとなり、石油産業側の負担が一段と増すことになった。追加基金議定書採択以前から船主の負担をふやすべきであるという議論が石油産業側から出され、折に触れて IOPC 基金の会議で議論されていたが、このような形で追加基金議定書が採択されたことから船主負担のあり方を見直すべきという議論がさらに強くなった。

海運業界はこれに応えるため国際 P&I グループが、昔の TOVALOP に似た自主的追加補償制度を導入した。これは Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA) と呼称され、追加基金議定書に加盟している国で発生した小型船舶の事故について、92 年民事責任条約に規定されている責任限度額を超えて 20 百万 SDR まで賠償額を自主的に増額するというものであった。

この STOPIA は、追加基金議定書が発効した 2005 年 3 月 3 日から、2006 年 2 月 20 日まで適用された。(後述するが、2006 年 2 月 20 日午後 12:00GMT 以降は STOPIA に代わり STOPIA2006 が適用となった。)

5.4 追加基金議定書発効時点の国際油濁補償体制（グラフ）

2005 年 3 月 3 日に追加基金議定書が発効し、同日 STOPIA が導入された。



⁶ 荷主負担：正確には 条約加盟国の油受取人が拠出する基金の負担

⁷ 船主負担：実質的には 船主の相互保険である P&I 保険の負担

6 条約改正論と STOPIA、TOPIA

6.1 条約改正論の背景

5.1 で触れたとおり、荷主のみが負担する形で追加基金議定書が採択されたことから、条約を改正して船主負担を上げる必要があるのではないかという意見が強まった。そうした状況の中で、追加基金議定書が採択された時に併せて「船主負担割合の見直しを含む油濁補償体制の見直しを行う」旨の決議書が採択された。

国際 P&I グループは海運業界と石油業界の負担割合を是正すべきであるという意見に対応して STOPIA を導入し、これによって船主負担見直しのための条約改正は不要であるという立場をとった。

しかし、STOPIA だけでは負担バランスの是正は不十分である、船主負担を適正に引上げることで船主の安全に対する意識が高まり、事故削減に有効である、との意見が根強くあった。さらに、油濁補償制度の中にサブスタンダード船抑止策（disincentive）を盛り込んでどうかとの意見が、日本を始め多くの代表から出された。

一方、92 年両条約を長年月実施してきた中で実務的な観点から条約の不備や問題点がいくつか浮上していた。これらの実務的問題是正のためだけで条約改正という大掛かりな作業を正当化しにくい、船主負担を見直すために条約改正を行う場合はこうした項目に関しても合わせて改正すべしという意見が大勢を占めていた。その主なものは次のとおりである：

- ・ 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も保険付保を強制化する
- ・ 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）
- ・ 船舶の定義見直し
- ・ 条約の統一的適用（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）

このようにして、IOPC 基金の第 3 作業部会で条約改正についての討議が続けられた。

6.2 条約改正論の推移

6.2.1 作業部会の答申

2005 年 3 月の IOPC 基金作業部会で、2005 年 10 月の基金総会に提出すべき答申案を議論したが、条約改正に対する賛成派と反対派がほぼ均等に二分された。結局作業部会では条約改正如何について方向を示すことができず、答申は両論併記となり、結論は 10 月の総会に委ねることとなった。

改正反対派は、財務的負担についてはともかく船主責任制限阻却事由が船主にとって不利になる可能性を非常に懸念した。

6.2.2 STOPIA : Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement

こうした中で国際 P&I グループは条約改正の声をけん制すべく、STOPIA を追加基金議定書発効と同日の 2005 年 3 月 3 日に導入した（5.3 参照）。適用対象は追加基金議定書加盟国で発生した事故に限定されていた。（後日導入された STOPIA 2006 では適用範囲が 92 年基金条約加盟国で発生した事故に拡大されている。）国際 P&I グループは、STOPIA は事故の件数が多い分野での負担増であり、これによって船主と油受取人との負担割合は解消されるはずであると主張してきた。

6.2.3 TOPIA 提案（STOPIA から Small を取った呼称）

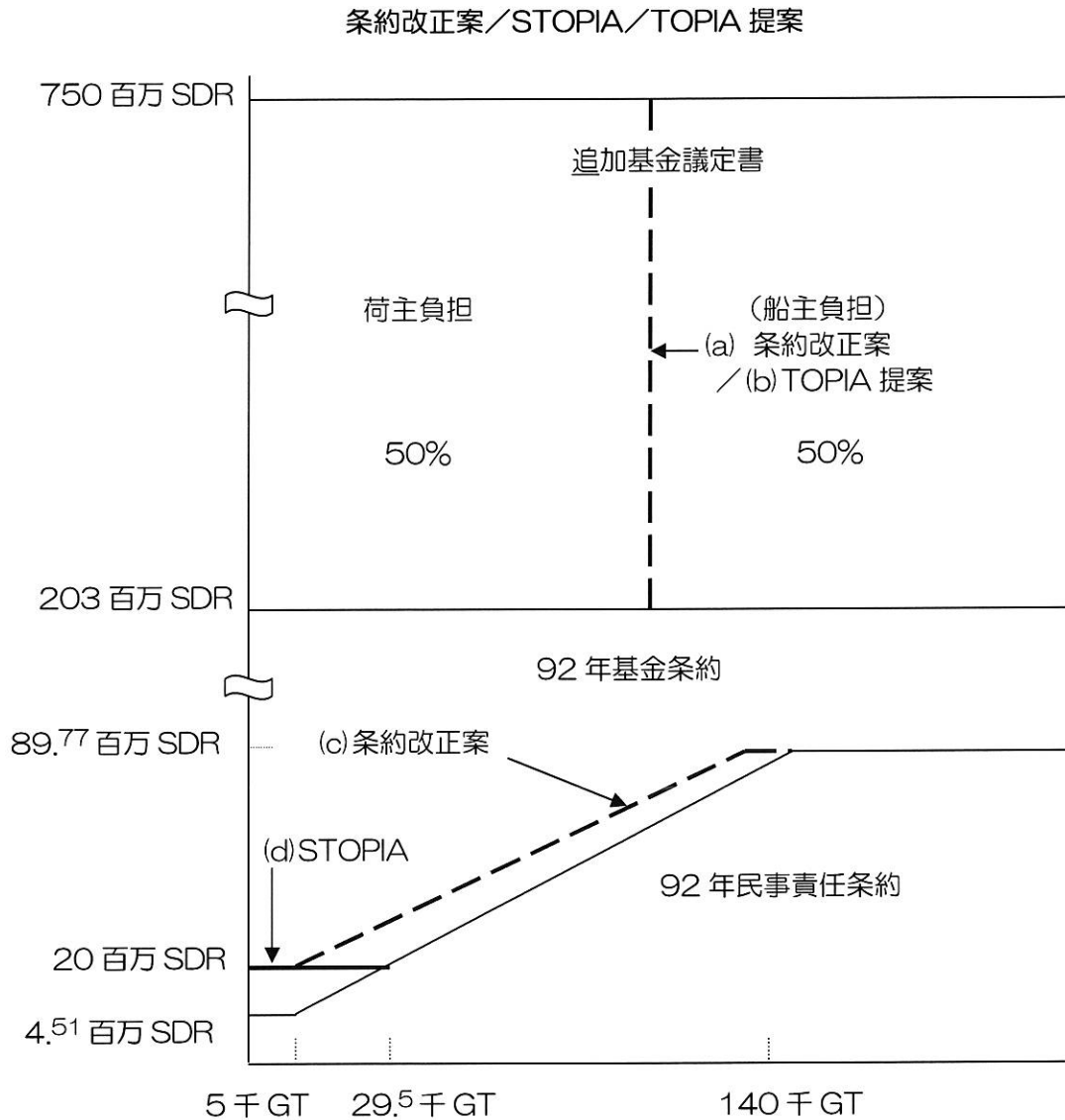
STOPIA を導入した後も条約改正論が収まらないことから国際 P&I グループは新たに、条約を改正しないことを条件に、追加基金の 50% を自主的に負担する用意がある、と表明した。この時点では TOPIA は STOPIA の代替案であって、STOPIA と TOPIA の両方をパッケージで提案してはいなかった。

6.2.4 条約改正案と STOPIA、TOPIA 提案

条約改正による船主負担引上げの具体案は固まっていなかったが、2005 年 3 月の時点で支持が多かった案は、小型船舶の責任限度額引上げ、かつ追加基金部分の 50% を船主が負担するというものであった（*）。この条約改正案と STOPIA および TOPIA 提案を一覧できる形で示したのが次ページのグラフである。

（*）日本政府の立場は条約改正に賛成であったが、負担バランス是正の方法としては大勢の案と異なる提案をしていた。すなわち、船齢などのパラメーターによりハイリスク船舶（「特定船舶」）を定義し、特定船舶が汚染事故を起こした場合に通常の船舶より高い負担を課するという方法であった。この案は、サブスタンダード船に対するけん制策として関心を集めたが、負担バランス是正の方法としては支持を得られなかった。

6.3 条約改正案と STOPIA、TOPIA 提案（グラフ）



- (a) 条約改正案と (b) TOPIA 提案とは実質的に同じ
- (c) 条約改正案は当初、上限額のフラットな部分を左に伸ばし、かつ傾斜をより緩やかにするという提案がなされていたが、最終的には STOPIA と同じラインでもよしとする妥協的な空気がつよかった。
- (d) STOPIA は、追加基金議定書の発効（2005 年 3 月 3 日）と同時に追加基金議定書加盟国についてのみ適用が開始された。

7 国際油濁補償制度の確立

7.1 2005 年 10 月の IOPC 基金総会と国際 P&I グループの新提案

2005 年 10 月の IOPC 基金総会は、第 3 作業部会の討議結果を受けて条約改正を議論した。

総会の直前に国際 P&I グループから、条約改正を行わないことを条件に、①STOPIA を 92 年基金条約加盟国すべてに適用する（これまでの STOPIA は追加基金議定書加盟国のみに適用）、②STOPIA に加えて TOPIA を追加基金加盟国に適用する、という提案が提出された。

議論の結果は条約改正反対がわずかに多数を占めた。結局総会は、

①条約改正は当面行わないことを決定し、

②負担は正問題については国際 P&I グループの提案（拡大 STOPIA および TOPIA）に基づいて業界の自主的対応で解決することとし、船主側の代表として国際 P&I グループ、荷主側代表として OCIMF が基金事務局長と連携をとりながら具体的実施方法を固め次回総会（2006 年 2 月）に提出することとなった。

国際 P&I グループは OCIMF および基金事務局と何回かの打ち合わせを行って STOPIA 2006 および TOPIA 2006 の 2 つの契約書を完成し、2006 年 2 月 20 日から適用を開始した。

2006 年 2 月 27 日から開催された IOPC 基金総会に両契約書が紹介され、総会はこれを受け入れるとともに海運業界および石油業界の努力に対して謝意を表明した。

こうして 2006 年 2 月 20 日より、

汚染被害者は

92 年民事責任条約（船主による賠償）

92 年基金条約（荷主による基金の補償）

追加基金議定書（荷主による基金の補償）

という 3 つの条約によって賠償・補償が約束され（従来どおり）、

92 年基金および追加基金は

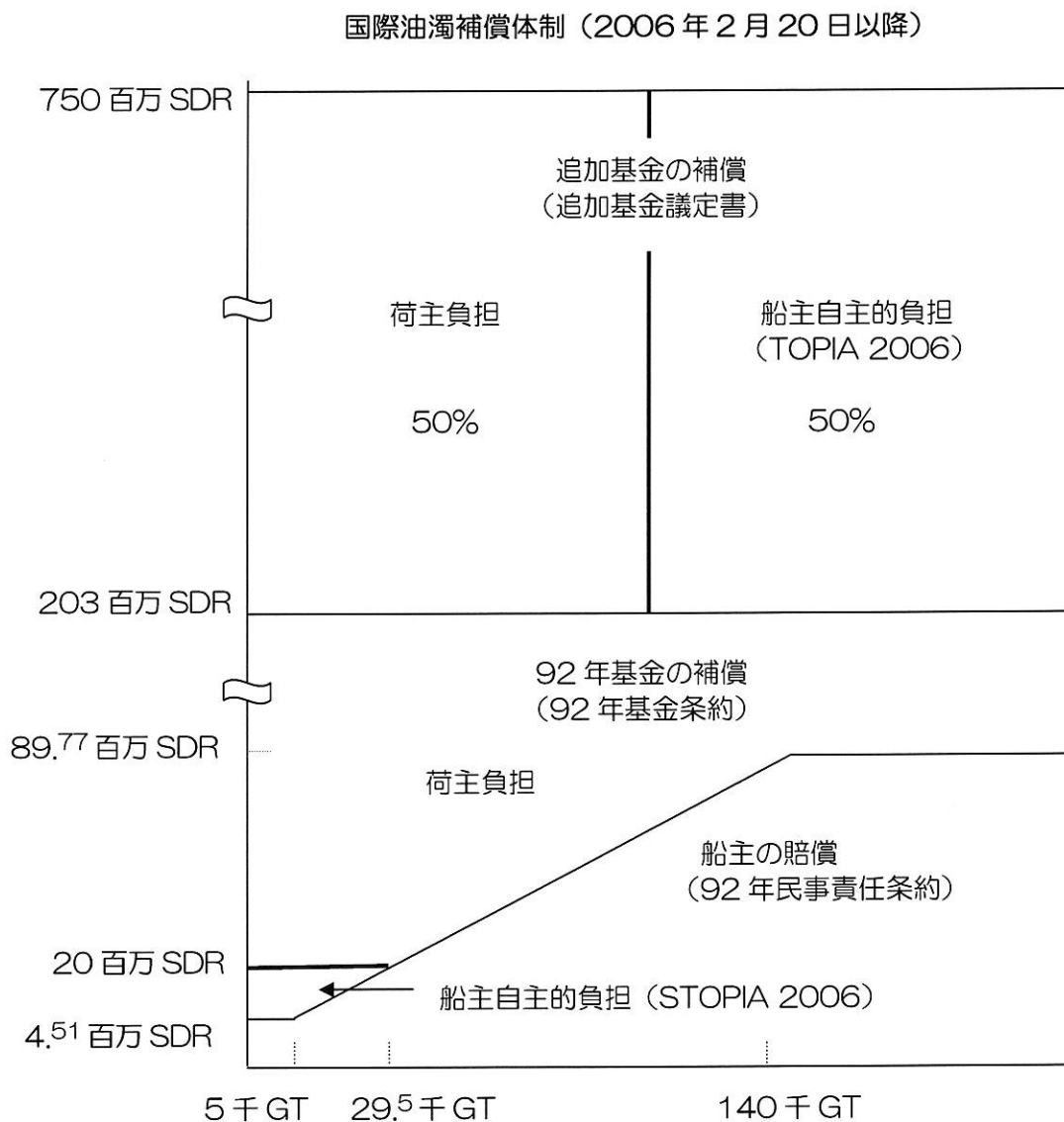
STOPIA 2006

TOPIA 2006

という船主側の 2 つの民間自主協定によって、両基金が支払う補償金の一部について船主から補填を受ける、

という新しい国際油濁補償体制が稼動を始めた。この新体制を次ページにグラフで示す。

7.2 現状の国際油濁補償体制（グラフ）



- STOPIA 2006 は 92 年基金条約締約国で発生した事故に対して適用
- TOPIA 2006 は追加基金議定書締約国で発生した事故に対して適用
(追加基金議定書締約国は必ず 92 年基金条約締約国でもある。10.6.1 参照)

第二部：現行制度の解説

（油濁補償 3 条約、油賠法、および STOPIA・TOPIA）

条約による油濁補償制度は 3 つの条約によって構成されている。

- ①92 年民事責任条約：事故を起こした船舶の船主が一定限度額まで賠償する。
- ②92 年基金条約：賠償額が船主責任限度額を超える場合あるいは何らかの理由で船主の賠償が行われない場合に、92 年基金から補償が行われる。
- ③追加基金議定書：賠償額が 92 年基金の補償限度額を超える場合は追加基金から補償が行われる。

日本はこれら 3 つの条約すべてに加盟している。これらの条約を実行する上で必要な事柄は船舶油濁損害賠償保障法（油賠法）および同法に関する政令と省令で定められている。

一方、船主／P&I 側は、

④STOPIA 2006（92 年基金条約による補償の一部負担）

⑤TOPIA 2006（追加基金議定書による補償の 50%負担）

という 2 つの民間自主協定を導入し、92 年民事責任条約に定められた賠償支払い義務を超える負担に応じて、船主と油受取人の負担バランス是正を図っている。

したがって現行の国際油濁補償制度は 3 つの条約と 2 つの民間自主協定による 5 層構造となっている（第一部、7 章参照）。

第二部では、3 条約、油賠法、STOPIA、TOPIA について詳細に解説する。

条約等のテキストを入手できるウェブサイトを資料編に掲げた（資料編 16 参照）

8 92 年民事責任条約

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution
Damage, 1992

8.1 用語の定義（第 1 条）

条約の中で使用される重要な用語が第 1 条で定義されている。条約による賠償の対象は、「船舶」から流出した「油」による汚染による損害、および汚染の「防止措置」の費用であるが、「船舶」等の用語の定義が条約適用可否を判断する際に大変重要である。

国際油濁補償体制を定める条約は 92 年民事責任条約、92 年基金条約および追加基金議定書があり、これら 3 つの条約が有機的につながっている。したがって 92 年民事責任条約に定義されている用語の多くは 92 年基金条約および追加基金議定書と共通である。

用語の定義のうちとくに重要なものを以下に紹介する。

8.1.1 船舶（Ship）

“Ship” means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

「船舶」とは、ばら積みの油を貨物として輸送するために建造され又は改造された海上航行船舶および海上用舟艇（種類の如何を問わない。）をいう。ただし、油及び他の貨物を輸送することができる船舶については、ばら積みの油を貨物として現に輸送しているとき及びその輸送の後の航海中（その輸送による残留物が船舶内にないことが証明された場合を除く。）においてのみ、船舶とみなす。

<解説>

本条の解釈について過去に 2 つの問題が発生した。

- (1) 1 つ目の問題は、海上油田開発に関わる FSU (Floating Storage Units) および FPSO (Floating Production, Storage and Offloading units) と呼ばれる浮遊施設が「Ship (船舶)」に該当するか否かであった。英国が 1998 年 10 月の第 3 回 92 年基金総会で問題提起した。同総会は本件について詳細な検討を行うため、第 2 作業部会を設置した。

作業部会は 1999 年 10 月、海上浮遊施設が「油」を積荷として積載し、普段操業している油田の外にある港やターミナルにむかって輸送する場合、あるいはそのような港やターミナルから「油」を輸送する場合、にのみ条約に定義する「船舶」に該当する、との解釈を総会に答申した。総会は作業部会の結論を承認した (92FUND/A.4/32 Paragraph 24.10)。

作業部会の結論の原文（抄）：

- (i) Offshore craft should be regarded as ‘ship’ under the 1992 Conventions only when they carry oil as cargo on a voyage to or from a port or terminal outside the oil field in which they normally operate.
- (ii) Offshore craft would fall outside the scope of the 1992 Conventions when they leave an offshore oil field for operational

reasons or simply to avoid bad weather.

- (2) もう 1 つの問題は、「ばら積みの油を現に輸送しているとき及びその輸送の後
の航海中（その輸送による残留物が船舶内にないことが証明された場合を除く。）
においてのみ、船舶とみなす」という条件節（原文の provided that
以下）中にある「油」という言葉が条約に定義する「油」つまり持続性油の
ことを言うのか一般的な油を意味するのかという問題であった。

条件節の中の oil が条約に定義されている oil、すなわち持続性油をいうので
であれば、持続性油を積荷として積んでいるか、または持続性油の残渣が残
っているタンカーの燃料油による汚染は補償対象になり、持続性油以外のガ
ソリン、灯・軽油などの白油を積荷として積んでいるか、またはその残渣が
残っているタンカーの燃料油による汚染は補償の対象にならない。

1998 年 1 月、バラスト航海中の Santa Anna が英国で座礁、油濁汚染
は発生しなかったがバンカー油の漏油が懸念されたため予防措置がとられ、
そのコストが補償対象となるかどうか 1998 年 10 月の基金理事会で問題
となった。Santa Anna の前航の積荷は低硫黄軽油（非持続性油）であった。
また、それ以前の 5 航海の積荷もすべて非持続性油であり、いわゆる白油タ
ンカーであった。

92 年基金は第 2 作業部会を設置して条約の解釈について検討した。その結
果、文中の「油 (oil)」はすべて持続性油（後述）を意味し、持続性油を積荷
として積載しているタンカー、又は以前の航海で積載していた持続性油の残
渣が船内に残っているタンカーのみが本条約の「船舶」に該当すると判断さ
れた。この作業部会の判断は 2000 年 10 月の第 5 回総会で正式に承認され
た（92 年基金総会資料、92FUND/A.5/28 Paragraph 23）。

つまり、白油を積荷として運ぶタンカーや、出渠直後のタンカー、あるい
は普段持続性油を運んでいるタンカーでもバラスト航海中でかつ積荷であ
った持続性油の残渣を積載していないときは条約に定義する「船舶」には当
たらず、このようなタンカーがバンカー油で汚染事故を起こしても IOPC 基金
の補償の対象にはならないということである。

本件は、条約文をどのように読むべきかという言語学的な視点よりも、条
約としての文脈に重点をおいた判断が行われた。すなわち、本条約のはじめ
に oil とは持続性油であると定義されていること、補償基金の原資は原・重油
（持続性油）の受取人の拠出金で構成されていることなど、条約全体の文脈
としては持続性油を運ぶタンカーを補償対象としているという解釈である。

以上まとめると「provided that a ship capable of carrying oil and
other cargoes…」という条件節中の oil は持続性油をさし、other cargoes
は非持続性油および石油以外の積荷（たとえば OBO 船の場合は鉄鉱石、穀物
などのドライカーゴ）をさすと結論付けられた。また、この条件節の挿入に
よりバラスト航海中の油濁事故も一定の条件の下で補償対象に組み込まれた
ことは 69 年民事責任条約と比較して大きな変更点であった。（4.3.3 参照）

8.1.2 油 (Oil)

“Oil” means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel
oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as
cargo or in the bunkers of such a ship.

「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
をいい、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
問わない。

＜解説＞

ここでいう油は汚染源としての油を定義している。短期間に蒸発しない鉱物油は原則としてすべて対象になる。ピチュメン（瀝青油、アスファルト）やオリマルジョン（Orimulsion：ベネズエラ産の超低粘度油に水と界面活性剤を混ぜて攪拌し流動性を高めたもので、C 重油のように燃料に供する。製品の名称。）による汚染も補償の対象となる。

92 年民事責任条約の「油（Oil）」の定義は、92 年基金条約および追加基金議定書でそのまま引用されている。一方、国際油濁補償基金の拠出金の算定基準となる「拠出油（Contributing Oil）」は別途 92 年基金条約で定義されている。つまり汚染源としての「油（Oil）」と拠出金算定の基となる「拠出油（Contributing oil）」はそれぞれ個別に定義されている。「拠出油」の定義は 9.1.1 を参照されたい。

また日本国内ではこれら条約の定義に沿って船舶油濁損害賠償保障法（油賠法）に「油」及び「拠出油」に対応する定義が規定されている。油賠法では「拠出油」は「特定油」という名称になっている。また条約では「拠出油」の重油の定義を ASTM に準拠して規定しているが、油賠法では同等の重油スペックを日本工業規格に準拠して規定している。（11.3.2.2 参照）

8.1.3 汚染損害（Pollution damage）

“Pollution damage” means:

- (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;
- (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

「汚染損害」とは次のものを言う。

- (a) 船舶からの油の流出又は排出（船舶のどの箇所から流出または排出しようがその場所の如何を問わない。）による汚染によってその船舶の外部において生ずる損失又は損害。ただし、環境の悪化について行われる賠償（環境の悪化による利益の喪失に関するものを除く）は、実際に取られた又はとられるべき回復のための合理的な措置の費用に係るものに限る。
- (b) 防止措置の費用及び防止措置によって生ずる損失又は損害

8.1.4 防止措置（Preventive measures）

“Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

「防止措置」とは、いずれかの者が汚染損害を防止し又は最小限にするため事故の発生後にとる相当の措置を言う。

8.1.5 事故（Incident）

“Incident” means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

「事故」とは、何れかの出来事又は同一の原因による一連の出来事であって、汚染

損害をもたらすもの又は汚染損害をもたらす重大かつ急迫した脅威を生じさせるものをいう。

8.2 条約の適用範囲（第 2 条）

この条約は、

- (a) 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
- (b) 上に規定する汚染損害を防止ないし最小限にとどめるためにとられた防止措置（その措置がとられた場所のいかんを問わない。）

に対して適用される。

8.3 船主の賠償責任と免責（第 3 条）

8.3.1 船主の無過失責任（第 3 条第 1 項）

事故発生時の船主が賠償責任を負う。

<解説>

船舶の油濁賠償義務は厳格責任（無過失責任）である。ただし、船舶の総トン数に応じて船主責任限度額が定められている。（8.4.1 参照）

8.3.2 船主の免責（第 3 条第 2 項および第 3 項）

8.3.2.1 次の各場合には船主は賠償責任を免除される：

- (a) 汚染損害が、戦争、敵対行為、内乱、暴動、又は例外的、不可避的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場合
- (b) 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場合
- (c) 汚染損害が、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政府その他の当局のその維持についての過失その他不法行為によって生じた場合

8.3.2.2 汚染損害が、汚染損害を被った者の作為又は不作為又は過失によって生じたことを船主が証明できた場合、その者に対する賠償責任の全部又は一部を免れることができる。

8.3.3 船主に対する賠償請求方法および請求先の限定（責任集中条項という）（第 3 条第 4 項）

- 船主に対する汚染損害の賠償請求はこの条約に基づいて行わなければならない。また船主に対して、この条約に基づく請求以外の賠償請求を行うことはできない。
- また次に掲げる者に対して賠償請求を行うことはできない。
 - (a) 船主の被用者もしくは代理人又は乗組員
 - (b) 水先人その他船舶のために役務を提供する者で乗組員以外の者
 - (c) 船舶の傭船者（裸傭船者を含み名称のいかんを問わない。）、管理人又は運航者
 - (d) 船主の同意を得て又は権限のある公の当局の指示に基づき救助活動を行う者
 - (e) 防止措置をとるもの
 - (f) (c) から (e) までに掲げるものの被用者又は代理人
- ただし本条約は船主の第三者に対する求償権を害するものではない。つまり船主

は厳格責任を負っているなので過失がなくても被害者に賠償しなければならないが、事故の責任者に対して償還請求することはできる。

8.4 船主責任制限（第 5 条）

8.4.1 船主責任限度額（第 5 条第 1 項）

船主は、8.4.3 の手続きを行うことによって、1 事故当たりの賠償総額を次のとおり限定することができる：

- (a) 5,000 総トン以下の船舶にあっては 4.51 百万 SDR
- (b) 5,000 総トンを超える船舶にあっては 5,000 総トンを超える 1 総トン数当たり 631SDR を加算した額

ただし 89.77 百万 SDR を上限とする。

<解説>

責任限度額は 2003 年 11 月 1 日に約 50%増額された。上記の責任限度額は増額後の数字である。また、92 年基金の補償限度額も同時期に約 50%増額された。（4.5 参照）

8.4.2 船主責任限定権の阻却（第 5 条第 2 項）

油濁事故が、船主が事故を引き起こす意図を持って行った自己の行為または不作為、あるいは船主が無謀にかつ事故を起こす蓋然性を認識しながら行った自己の行為または不作為による場合、船主は賠償責任額を限定することができない。

8.4.3 制限基金（第 5 条第 3 項）

船主は、その賠償責任を限定するためには、制限基金を形成しなければならない。制限基金の形成は、締約国の裁判所において賠償請求訴訟が提起されている場合は、その裁判所に限度額に相当する金額ないし限度額に相当する額の銀行保証を供託することによってなされる。訴訟が提起されていない場合には、いずれかの条約締約国のいずれかの裁判所に供託することによって制限基金を形成する。

8.4.4 制限基金の分配（第 5 条第 4 項）

制限基金の分配は、各クレーム請求者に対してクレーム確定額に従って按分される。

8.4.5 トン数の定義

本条に適用する船舶のトン数とは、「1969 年の船舶のトン数の測度に関する国際条約付属書 I」に規定する総トン数とする。

8.5 船主資産差し押さえ等の禁止（第 6 条）

船主が第 5 条に従って制限基金を形成し賠償責任が制限されている場合、

- (a) 船主の財産に対していかなる権利をも行使することはできない。また
- (b) 締約国の裁判所は、船主の所有する船舶その他の財産が差し押さえられている場合は差し押さえの解除を命じなければならない。

8.6 強制保険（第 7 条）

- ・締約国に登録されている、2,000 トン（*）を越えるばら積みの油を貨物として輸送する船舶の所有者は、船主の責任限度額をカバーする額の保険を付保しなければならない。船舶は締約国の当局から付保していることを証する証明書を取得し船舶内に常備しなければならない。
- ・* 油量を表しメートル・トン表示。総トン数表示で船舶の大きさに関する言及と混同し易いので留意願いたい。
- ・締約国は、自国の旗を掲げる船舶について付保の証明書が発行されていない限り運航を許してはならない。
- ・各締約国は自国法令により、2,000 トンを越えるばら積みの油を積載している船舶が自国の領域内の港等に入出入りする場合は、同船の船籍にかかわらず、付保を義務付けなければならない。

8.7 賠償請求権の除斥期間（第 8 条）

- ・被害発生から 3 年以内に訴えを提起しなければ賠償請求権が消滅する。
- ・ただし、訴えは、いかなる場合にも、事故発生から 6 年を経過した後は、提起することができない。

<解説>

92 年基金条約にも同様の規定がある。

「除斥期間」と「時効」について

「除斥期間」とは一定の期間が経過すると権利を失う制度。「時効」とは一定の事実状態が長期間継続した場合に、その事実状態を合法化する制度で、民法で「取得時効」と「消滅時効」が規定されている。「除斥期間」は「消滅時効」と似ているが、「除斥期間」には①中断や停止がないこと、②当事者がそれを主張しなくても効力を生ずる（時効は当事者が（裁判などで）主張することで効力を生ずる）一などの点で違いがある。

8.8 裁判管轄権（第 9 条）

- 8.8.1 訴訟は汚染損害が発生した締約国の裁判所に提訴されなければならない。（第 9 条第 1 項）
- 8.8.2 各締約国は、自国の裁判所が上記の裁判権を保持するようにしなければならない。（第 9 条第 2 項）

8.9 判決の効力（第 10 条）

第 9 条に従い管轄権を有する裁判所が下した最終判決は、次の場合を除いて、いずれの締約国においても有効である。

- (a) その判決が詐欺によって得られた場合
- (b) 被告が自らの立場を主張するための公平な機会を与えられなかった場合

8.10 適用除外等（第 11 条）

- 8.10.1 この条約は、軍艦、又は国によって所有ないし運航されている船舶で政府の非商

業的役務にのみ使用されているものについては、適用しない。

- 8.10.2 締約国が所有する船舶が商業目的に供されている場合、締約国は当該船舶に関し、第 9 条に規定する管轄権の下での訴訟に服し、主権国家免責の権利を放棄しなければならない。

8.11 経過規定（第 12 条の 2）

69 年民事責任条約から 92 年民事責任条約に移行する過渡期の取扱を定めた条項。詳細は省略する。

8.12 最終規定（第 12 条の 3）

8.12.1 最終規定

「1969 年民事責任条約を改正するための 1992 年議定書」の第 12 条から第 18 条を本条約の最終規定とする。

<解説>

92 年民事責任条約は新規に作成されたものではなく 69 年民事責任条約を改正したものである。この改正のために「1969 年民事責任条約を改正するための 1992 年議定書」という議定書（Protocol）が 1992 年に採択された。この議定書の第 12 条から第 18 条が最終規定としてそのまま使われている。条項番号も議定書のものがそのまま転載されているので混乱のないよう条項番号をイタリックで表示した。

8.12.2 加盟手続等（第 12 条）（説明省略）

8.12.3 発効要件（第 13 条）

- 8.12.3.1 この条約は、タンカー保有量が 100 万総トン以上である 4 カ国を含めて 10 カ国の政府が加盟手続き（*）をした日より 12 カ月後に発効する。

- 8.12.3.2 発効要件が満たされた後に加盟する国については、加盟手続きをした日より 12 カ月後に当該国について発効する。

* 本解説書でいう「加盟手続き」とは批准書、受諾書、承認書又は加入書を IMO の事務局長に寄託することをいう。

<解説>

本条約は 1996 年 5 月 30 日に発効した。

8.12.4 条約の改正（第 14 条）

条約の改正は、IMO の会議によって行われる。IMO は、締約国の 3 分の 1 以上の要請があった場合、条約改正のための会議を開催しなければならない。

8.12.5 船主責任限度額の改定（第 15 条）

- 8.12.5.1 締約国の 4 分の 1 以上から限度額改定の提案があった場合、IMO の法律委員会がこれを検討し決議に付す。決議は締約国の半数以上が出席し、投票数の 3 分の 2 以上の多数で採択される。

- 8.12.5.2 前回の限度額引上げの発効から 5 年間は引上げを検討できない。
- 8.12.5.3 引上げ幅は、1993 年 1 月 15 日を起算日として年率 6%の複利で算出した金額を超えてはならない。
- 8.12.5.4 引上げ幅は、当初限度額の 3 倍を超えてはならない。
- 8.12.5.5 引上げ案採択後 18 ヶ月間保留し、この間に締約国の 4 分の 1 以上が反対した場合は廃案となる。そのような反対が無かった場合は確定し、その 18 ヶ月後に発効する。

8.12.6 条約の廃棄（第 16 条）

- 8.12.6.1 締約国は、この条約が自国について効力を生じた日以降はいつでもこれを廃棄することができる。
- 8.12.6.2 廃棄は、IMO の事務局長に廃棄書を寄託することによって行う。
- 8.12.6.3 廃棄は、廃棄書を寄託した日から 1 年後か、廃棄書にそれより遅い期日を指定しているときはその日に発効する。

8.12.7 条約の言語（第 18 条）

本条約は、アラビア語、中国語、英語、フランス語、ロシア語およびスペイン語で作成しいずれも正文とする。

9 92 年基金条約

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

9.1 総則（第 1 条～第 3 条）

9.1.1 用語の定義（第 1 条）

9.1.1.1 「船舶 (Ship)」、「油 (Oil)」、「汚染損害 (Pollution Damage)」等は 92 年民事責任条約の定義をそのまま適用する。

9.1.1.2 抛出油 (Contributing Oil)

以下に規定する原油および重油：

- (a) 「原油 (Crude Oil)」とは、輸送に適するように処理されているかどうかを問わず、地中から産出する液状の炭化水素の混合物をいい、ある蒸留留分を除去した原油（「抜頭原油 (topped crudes)」と称されることがある）およびある蒸留留分加えた原油（「スパイク原油 (spiked あるいは reconstituted crudes)」と呼ばれることがある）を含む。
- (b) 「重油 (Fuel Oil)」とは、原油から得られる重質留分もしくは残渣油又はそれらの混合物であって、熱又は動力を発生させるための燃料としての使用に当てられ、かつ、「米国材料検査協会 (ASTM) の第 4 号重油の規格（規格番号 D396-69）」に相当する品質のもの又はそれよりも重質のものをいう。

<解説>

- ・汚染原因としての「油 (Oil)」と抛出金額算定の根拠となる「抛出油 (Contributing Oil)」との定義が異なっていることに留意されたい。汚染源としての「油 (Oil)」の定義は単に「any persistent oil such as…」となっていてすべての持続性のある鉱物性炭化水素油が対象となる。油濁補償という観点からは、現実には汚染損害が発生するかどうかの問題であるから「油」は持続性の鉱物性炭化水素油と定義しておけば足りる。しかし「抛出油 (Contributing Oil)」はその受取量によって各社の抛出金額が算出されるわけであるからあらかじめ厳密に定義しておく必要があるのである。IOPC 基金の第 4 回定時総会ではさらに、抛出油と非抛出油を列挙した表を作成し抛出者の便宜を図った。（添付資料 15.1 を参照）
- ・原油について「輸送に適するように処理されている」とは、掘り出したばかりの原油に多く含まれる溶融ガスを発散させてベーパープレッシャーを下げる処理のこと。
- ・油賠法では抛出油のことを「特定油」と呼んでおり、定義の仕方も若干異なる。（11.3.2.2 参照）

9.1.2 92 年基金の設立、目的等（第 2 条）

9.1.2.1 本条約に基づいて 92 年油濁補償基金（以下 92 年基金）を設立する。

9.1.2.2 汚染損害に対して、92 年民事責任条約による賠償が不十分である場合、不足する部分に限って補償をおこなう。

9.1.2.3 各締約国は、92 年基金を法人と認め、また事務局長を 92 年基金の法律上の代表者と認めなければならない。

9.1.3 条約の適用範囲（第3条）

この条約は、

- (a) 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
- (b) (a)に規定する汚染損害を防止ないし最小限にとどめるためにとられた防止措置（とられた場所のいかんを問わない。）

に対して適用される。

<解説>

92 年民事責任条約にも同一の規定がある。

92 年基金は汚染被害者のために「クレームズマニュアル (Claims Manual)」と称する冊子を発行している。基金の概要、補償の対象となる汚染損害の具体的解説、求償手続の説明などが記述されている。

「クレームズマニュアル」のテキストをダウンロードできるウェブサイトを資料編に掲げた。（資料編 16 を参照）

9.2 補償（第4条）

9.2.1 補償の適用条件（第4条第1項）

- ①船主が免責されて民事責任条約による賠償が受けられない場合
- ②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
- ③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

9.2.2 92 年基金の免責（第4条第2項および第3項）

9.2.2.1 次の各場合は、92 年基金は補償の義務を負わない（第4条第2項）：

- (a) 汚染損害が、戦争、敵対行為、内乱、あるいは暴動による場合、または軍艦ないし政府の所有ないし運航する船舶で政府の業務に従事している船舶による場合
- (b) 汚染損害が、「船舶」によって引き起こされたことが証明できない場合

9.2.2.2 汚染損害が、部分的にあるいは全面的に、その被害者が意図的に行った作為または不作為、あるいはその被害者の過失による場合、その者に対する補償について92 年基金は全面的にあるいは部分的に免責される。92 年基金は92 年民事責任条約第3条第3項によって船主が免責を受けた範囲においては必ず免責される。ただし防止措置に関する補償についてはこの限りではない。（第4条第3項）

<解説>

船主のほうで、免責の範囲が広い。船主が免責になって92 年基金が免責にならないケースは次のとおりである。このような場合は船主からの賠償はなく全額92 年基金が補償することとなる。（8.3.2 参照）

- ・天然事象による事故
- ・第三者の意図的な行為または不作為による事故
- ・航路標識等の不整備に起因する事故
- ・汚染損害が被害をこうむった当人の作為ないし過失によるものであって、その被害について92 年基金が免責される場合でも、その防止措置に関わる費用については免責されない。

9.2.3 補償限度額（第 4 条第 4 項および第 5 項）

- ① 1 事故について、船主の賠償を含めて 2 億 3 百万 SDR を限度とする。（第 4 条第 4 項）
- ② ただし、いずれかの 3 カ国の抛出油量合計が 6 億トンを超えた場合は、当該期間中に生じた事故については 1 事故当たりの補償限度額を船主の賠償を含めて 3 億 74 万 SDR とする。（第 4 条第 4 項）（下記の解説第 2 項を参照）
- ③ 被害総額が補償限度額を超えた場合は、すべての補償請求者に均等な補償率になるよう按分する。（第 4 条第 5 項）

<解説>

- ・補償限度額は 2003 年 11 月 1 日に約 50%増額された（船主責任限度額も同時期に約 50%増額された）。増額前の限度額は 135 百万 SDR であった。4.5 参照。
- ・②について：米国が加盟しないと、いずれかの 3 カ国の抛出油量が 6 億トンを超えるという条件は満たされない。本条約は当初米国が加盟することを前提として起案され、高額な補償を望む米国の要望を入れて挿入されたものあった。結果的に、米国は国内事情により 92 年基金条約に加盟していないのでこの条項は絵に描いた餅となっている。（4.1 および 4.2 参照）

9.2.4 補償金支払い以外の援助（第 4 条第 7 項および第 8 項）

- ① 締約国の要請があれば、92 年基金は必要に応じてその機能を活用して油濁防除のための人員、資材およびサービスの調達を援助する。（第 4 条第 7 項）
- ② 92 年基金は、92 年基金の適用が予想される事故に関して、汚染損害の予防措置のために融資することができる。（第 4 条第 8 項）

9.2.5 補償請求権の除斥期間（第 6 条）

- ・被害発生から 3 年以内に訴えが提起されず、もしくは第 7 条第 6 項（9.2.6.4 参照）の規定に基づいて通告が行われなければ補償請求権が消滅する。
- ・事故発生から 6 年を経過した後は、補償請求訴訟を提起することができない。

<解説>

92 年民事責任条約にも同様の規定がある。

（「除斥期間」と「時効」の違いについては 8.7 を参照）

9.2.6 裁判管轄権（第 7 条）

- 9.2.6.1 92 年基金に対する補償請求訴訟は、92 年民事責任条約第 9 条に規定する管轄権を持つ裁判所（つまり汚染損害が発生した締約国の裁判所）に提訴しなければならない。
- 9.2.6.2 各締約国は、自国の裁判所が上記の裁判権を保持するようにしなければならない。
- 9.2.6.3 92 年民事責任条約に基づく訴訟が提起された裁判所は、92 年基金に対する訴訟について排他的裁判権を保持する。ただし当該裁判所の所属する国が 92 年基金条約に加盟していない場合は、92 年基金本部のある国（つまり英国）の裁判所、あるいは本条約の締約国でかつ民事責任条約第 9 条に規定する管轄権を有する裁判所（つまり汚染損害が発生した締約国の裁判所）に提訴することができる。

9.2.6.4 締約国は船主に対して損害賠償の訴えが自国の裁判所で提起された場合にはその自国の国内法の下で訴訟当事者が基金に対してその訴訟について通告することができるようにする。その通告がその国の国内法に定めた手続きで、かつ基金がその訴訟に参加することができる時期および方法で行われた場合にはその裁判所の判決は終局のもので基金を拘束する。

9.2.7 判決の効力（第 8 条）

管轄権のある裁判所が 92 年基金に対して言い渡した最終的判決は、92 年民事責任条約第 10 条に定める条件と同一の条件でいずれの締約国でも有効である。（8.9 参照）

9.2.8 債権者代位権（第 9 条）

9.2.8.1 92 年基金は、汚染被害者に対して補償を支払った場合は、その被害者が 92 年民事責任条約に基づき船主又はその保険者に対して有したであろう権利を代位によって取得する。

＜解説＞

補償金の支払い作業が最終的に終了したあと、船主の賠償支払額が条約に定める上限に達しておらず 92 年基金が過剰に支払っていた場合は船主/P&I から返金を受ける。そのために必要な条項である。

9.2.8.2 汚染損害の補償を国内法令にしたがって支払った締約国またはその機関は、その補償の支払いを受けた者がこの条約に基づいて有したであろう権利を代位によって取得する。

9.3 抛出（第 10 条～第 15 条）

9.3.1 92 年基金への抛出義務（第 10 条）

9.3.1.1 抛出義務者

本条約締約国の港あるいは受入施設で暦年中に 15 万トン以上の抛出油（*）を海上輸送で受取った者は基金への抛出義務がある。抛出金算出には抛出する年の前々年の抛出油量が使われる。

海上輸送された抛出油を非締約国の港または受入施設経由で締約国の施設に受け入れた者も抛出義務がある。

* 抛出油とは原油および重油をいう。（詳細な定義については 9.1.1.2 を参照）

9.3.1.2 特殊関係を有する者との抛出油量の合算

特殊関係を有する者が抛出油を受け取っていたら、その量を合算して 15 万トン以上になれば抛出する義務がある。

「特殊関係を有するもの」とは、従属または共通の支配下にある主体をいい、その具体的定義は各締約国の国内法令に委ねている。日本では、「油受取人の事業活動を支配するもの」という表現を使い、50%を超える資本関係がある場合と定めている。（船舶油濁損害賠償保障法第 28 条および同施行令第 4 条）

9.3.1.3 国内法との関係

本条約を日本国内で執行するための国内法令（船舶油濁損害賠償保障法、同施行令および同施行規則）では、「抛出油」を「特定油」といい、「…15 万トン以上の抛出油を海上輸送で受け取ったもの」を「油受取人」という。（詳細については本解説書の 11 章を参照）

9.3.2 92 年基金の構成および拠出（第 12 条、および内規）

9.3.2.1 基金の種類

92 年基金には一般基金（General Fund）と大規模クレーム基金（Major Claims Fund）の 2 種類がある。

- ・一般基金（General Fund）
基金の管理運営費用、および 4 百万 SDR までの補償支払い（含む関連費用）を行うための基金。
- ・大規模クレーム基金（Major Claims Fund）
補償支払い（含む関連費用）が 4 百万 SDR を超える大規模な汚染損害事故が発生した場合、事故ごとに大規模クレーム基金を設置して補償支払い（含む関連費用）を継続していく。各基金には、事故の原因となった船舶の船名が冠せられる。（たとえば“Prestige Major Claims Fund”のように）この基金は事故ごとに設置されるため、同時に複数存在しうる。

9.3.2.2 拠出金の徴収手続

拠出金の算出および徴収手続は次のとおりである：

- ・92 年基金の秋の総会で、一般基金および各大規模クレーム基金について翌年の拠出金総額を決定する。
- ・一般基金の各拠出者の拠出額は、秋の総会が開かれた年（X 年）の前年（X-1 年）の拠出油量（油賠法の用語で言えば特定油量）を使って算出する。
- ・大規模クレーム基金の各拠出者の拠出額は、当該事故が発生した年（Y 年）の前年（Y-1 年）の拠出油量を使って算出する。
- ・一般基金および大規模クレーム基金ともに、92 年基金事務局から X 年の 11 月ないし 12 月に各拠出者に対して直接請求書が送付される。支払期限は X+1 年の 3 月 1 日である。請求および支払い手続きに国は関与しない。
- ・1996 年 6 月の総会で、繰り延べ請求（deferred levy）という集金方法が導入された。これは年間拠出金額のうち当面必要な金額だけを 3 月 1 日に集金し、残額はクレーム査定の進捗状況などを見て必要であれば事務局長の判断で後日徴収するというシステムである。

9.3.2.3 大規模クレーム基金の精算

当該事故の補償が完全に終結したあと当該大規模クレーム基金に余剰金があれば、多額の場合は拠出者に拠出割合に応じて返却し、小額の場合は一般基金に繰り入れて、帳簿を閉じる。

9.3.3 拠出義務不履行の罰則（第 13 条）

9.3.3.1 拠出義務者が拠出金を期日までに納付しない場合は、92 年基金内規に基づいた延滞金利を課す。

9.3.3.2 各締約国は、拠出義務者が拠出金支払義務を履行するよう国内法を整備し、必要に応じて不履行者に対する罰則を定めるものとする。

9.3.4 政府による拠出義務の肩代わり（第 14 条）

締約国の政府は同国内の拠出義務者の拠出義務を引き受けることができる。

<解説>

カナダがこの制度を活用している。カナダには SOPF（Ship-Source Oil Pollution Fund）という独自の補償基金がある。92 年基金への拠出はこの SOPF が行っておりカナダの個別の油受取人は IOPC 基金に拠出金を直接支払っていない。（用語解

説の SOPF を参照)

9.3.5 抛出油受取報告 (第 15 条)

- 9.3.5.1 各締約国は、年間 15 万トン以上の抛出油を自国の領域内で受取った者 (50% 超の関係会社と合算して 15 万トン以上を受取ったものを含む) について、住所、氏名、前歴年中に受取った抛出油量を事務局長に報告しなければならない。
- 9.3.5.2 締約国が受取油量報告の義務を怠り、その結果 92 年基金が損害を被った場合は、当該締約国は 92 年基金に対して補償しなければならない。補償を支払うべきか否かについては総会が決定する。

9.4 組織と管理 (第 16 条～第 34 条)

9.4.1 92 年基金の組織 (第 16 条)

92 年基金は総会と事務局を置く。(第 16 条)

9.4.2 総会 (第 17 条～第 20 条)

9.4.2.1 総会は、この条約のすべての締約国で構成する。(第 17 条)

9.4.2.2 総会の任務は次のとおり (第 18 条) :

- ①通常会期において、議長 1 名、副議長 2 名の選出。任期は次年度通常会期 (開始前) までの 1 年間とする。
- ②条約の規定に基づき、基金の事務規則の制定
- ③基金の管理運営のための内部規則の採択
- ④事務局長の任命、職員の任命に関する規則の制定、および事務局長と他の職員の勤務条件を定めること
- ⑤年次予算の採択、および年次抛出金額の決定
- ⑥会計検査人の任命、および決算報告の承認
- ⑦補償請求に対する支払いの承認、第 4 条第 5 項に従い補償金の請求者への分配を決めること (9.2.3-③参照)、および補償金の早期支払いのために行う暫定的支払いの条件を定めること
- ⑧必要に応じて臨時または常設の補助機関を設け、付託事項を定め、必要な権限を与えること
- ⑨総会および補助機関に出席できるオブザーバーを決定すること
- ⑩基金の管理に関し事務局長および補助機関に指示を与えること
- ⑪この条約および総会の決定事項の適正な実施を監督すること
- ⑫この条約に基づき総会で与えられまたは基金の適正な運営のために必要とされるその他の任務を遂行すること

9.4.2.3 総会の開催 (第 19 条)

- ①通常会期は、事務局長の招集によって毎年 1 回開催される。
- ②臨時会期は、総会の構成員の 3 分の 1 以上の要請があった場合あるいは事務局長が総会の議長と相談の上開催を決めた場合に、事務局長の招集によって開催される。事務局長は構成員に対し、開催の 30 日前までに開催を通知する。

9.4.2.4 総会の定足数は構成員の過半数とする。(第 20 条)

9.4.3 事務局と事務局長 (第 28 条～第 30 条)

9.4.3.1 事務局の構成と事務局長の法的地位：

- ・事務局は、事務局長と基金の管理に必要な職員から成る。
- ・事務局長を 92 年基金の法律上の代表者とする。

9.4.3.2 事務局長の役割と機能

- ①事務局長は 92 年基金の首席行政官 (Chief Administrative Officer) であり、総会の指示に従うことを条件として、この条約、内部規則および総会によって与えられる任務を遂行する。
- ②事務局長は特に次のことを行う：
 - ③職員の任命
 - ④92 年基金の資産の適正な管理のために必要な措置を取ること
 - ⑤拠出金の徴収
 - ⑥クレームの処理その他必要な任務遂行のため、法律、会計その他の分野の専門家の役務を用いること
 - ⑦内部規則に規定する範囲内で、クレーム処理に必要なあらゆる適正な措置を講じ、内部規則の許す範囲内で自らの判断でクレームの最終決着を行うこと
 - ⑧毎暦年の会計報告および予算案を作成して総会に提出すること
 - ⑨前暦年の 92 年基金の活動についての報告を総会議長と協議の上作成し公表すること
 - ⑩総会および補助機関の活動のために必要な書類、議事日程、議事録および情報を収集し配布すること

9.4.3.3 事務局長およびスタッフの独立性

事務局長と事務局長が任命した職員および専門家は、職務の遂行に当たって、どの国の政府ないし当局にも指示を求めてはならず、また指示を受けてはならない。また、国際公務員としての立場に影響を及ぼす恐れがある、いかなる行動も慎まなければならない。各締約国は、これらの者が任務を遂行するに当たってこれらの者に影響を及ぼそうとしないことを約束する。

9.4.4 経費負担（第 31 条）

- ①各締約国は、自国の総会代表団および補助機関の自国代表者の給料、旅費その他の費用を負担するものとする。
- ②92 年基金の運営に係わるその他の経費は 92 年基金が負担する。

9.4.5 投票（第 32 条および第 33 条）

9.4.5.1 投票における票の数え方（第 32 条）：

- (a) 総会の構成員（つまり各締約国）は 1 票を有する。
- (b) 重要事項について別途の規定がある場合を除き、出席しかつ投票する構成員の過半数の票で総会の決定がなされる。
- (c) 決定のために 4 分の 3 の多数決、あるいは 3 分の 2 の多数決が必要とされる採決については、それぞれ出席する構成員の 4 分の 3 あるいは出席する構成員の 3 分の 2 の多数によるものとする。（上記(b)は「出席しかつ投票する構成員」であるのに対し(c)では単に「出席する構成員」となっている。）
- (d) 本条（第 32 条）において「出席する構成員」とは投票時に出席している構成員である。「出席しかつ投票する構成員」とは投票時に出席し、かつ、賛成又は反対の票を投じる者をいい、棄権する者は投票を行わないものとみなす。

9.4.5.2 次の各項目に関する投票については 3 分の 2 の多数決による（第 33 条）：

- (a) 第 13 条第 3 項に基づき拠出者に対して措置を取らないこと（*）を決定す

る。

(*) 抛却義務不履行者に対して未払い抛却金の回収措置（訴訟等）を講じて
も債務超過などで回収の可能性が見込まれない場合、措置をとらないと
いう決定を総会が行うこと。

(b) 事務局長の任命

(c) 第 18 条第 9 項に基づく補助機関の設置および関連事項

9.4.6 92 年基金の免税特権（第 34 条）

92 年基金は、資産、抛却金を含む収入、その他財産に対して、各締約国のすべての直接税を免除される。

9.5 経過規定

9.5.1 本条約発効直後のクレーム提出の制約（第 35 条）（省略）

9.5.2 第 1 回総会開催時期（第 36 条）（省略）

9.5.3 92 年基金と 71 年基金の重複期間の取扱（第 36 条の 2）（省略）

9.5.4 抛却分担割合のキャッピング（第 36 条の 3）

各締約国の年間抛却額は総抛却額の 27.5%を上限とする旨の規定がある。この制限条項は、抛却油合計が 7.5 億トンに達する日または本条約発効後 5 年を経過する日のいずれか早い日まで適用することとなっている。1999 年中に抛却油合計が 7.5 億トンに達したのでそれ以降この規定は適用されない。なおキャッピング条項は追加基金議定書にも取り入れられている（10.5.1 参照）。

9.5.5 事務局および事務局長の兼務（第 36 条の 4）

(a) 71 年基金事務局および事務局長は、92 年基金の事務局および事務局長を兼務することができる。その場合、

(b) 両基金の間に利害が生じたときは 92 年基金総会の議長が 92 年基金を代表する。

(c) 92 年基金は 71 年基金に対して応分の事務管理費を支払う。

9.6 最終規定

9.6.1 最終規定（第 36 条の 5）

「1971 年基金条約を改正するための 1992 年議定書」の第 28 条から第 39 条を本条約の最終規定とする。

<解説>

92 年基金条約は新規に作成されたものではなく 71 年基金条約を改正したものである。この改正のために「1971 年基金条約を改正するための 1992 年議定書」という議定書（Protocol）が 1992 年に採択された。この議定書の第 28 条から第 39 条が最終規定としてそのまま使われている。条項番号も再割振りされず議定書のものがそのまま転載されている。したがって条約テキストには、第 28 条～第 36

条が最終規定の中に再び現れる。区別するために、議定書を引用している条項番号はイタリックで示した。条約テキストを読む際は留意されたい。

9.6.2 加盟資格

92 年民事責任条約の締約国だけが 92 年基金条約の締約国となることができる。
(第 28 条第 4 項)

9.6.3 条約に加盟する国の拠出油受取報告義務 (第 29 条) (省略)

9.6.4 発効要件 (第 30 条)

9.6.4.1 この条約は次の 2 つの要件が満たされたときから 12 ヶ月後に発効する：

(a) 8 ヶ国以上が加盟手続きをする

(b) 加盟手続きをした国の拠出油量合計が 4.5 億トン以上となる

9.6.4.2 ただし、92 年民事責任条約が発効する以前には発効しない。

9.6.4.3 発効要件が満たされた後に加盟する国については、加盟手続きをした日より 12 ヶ月後に当該国に関して発効する。

9.6.5 69 年および 71 年両条約の廃棄 (第 31 条) (省略)

9.6.6 条約の改正手続 (第 32 条)

条約の改正は、IMO の会議によって行われる。IMO は締約国の 3 分の 1 以上の要請があった場合、条約改正のための会議を開催しなければならない。

9.6.7 補償限度額の改正手続 (第 33 条)

9.6.7.1 締約国の 4 分の 1 以上から限度額改正の提案があった場合、IMO の法律委員会がこれを検討し決議に付す。決議は締約国の半数以上が出席し、投票数の 3 分の 2 以上の多数で採択される。

9.6.7.2 前回の限度額引上げの発効から 5 年間は引上げを検討してはならない。

9.6.7.3 引上げ幅は、1993 年 1 月 15 日を起算日として年率 6% の複利で算出した金額を超えてはならない。

9.6.7.4 当初限度額の 3 倍を超えてはならない。

9.6.7.5 限度額引上げ案の採択後 18 ヶ月間の間に締約国の 4 分の 1 以上の反対がない場合は引上げが確定し、その 18 ヶ月後に発効する。4 分の 1 以上の反対があった場合は廃案となる。

9.6.8 条約の廃棄 (第 34 条)

9.6.8.1 締約国は条約発効後何時でも廃棄することができる。

9.6.8.2 廃棄は、IMO の事務局長に廃棄書を寄託した日から 12 ヶ月後、あるいは廃棄書にそれより遅い時期を廃棄時期と記載した場合はその記載日に廃棄が発効する。

9.6.8.3 92 年民事責任条約を廃棄したときは、92 年基金条約も廃棄したものとみなす。

9.6.9 条約の廃棄の特例 (第 35 条)

9.6.9.1 締約国は、いずれかの締約国の廃棄により残りの締約国の拠出額が大幅に増加す

ると考えたときは、廃棄届けの提出から 90 日以内に臨時総会の開催を要請することができる。事務局長は係る要請を受けてから 60 日以内に総会を開催しなければならない。(第 35 条第 1 項)

9.6.9.2 事務局長は、いずれかの締約国の廃棄によって残りの締約国の拠出額が大幅に増加すると考えたときは、事務局長の判断に基づいて、廃棄届けの提出から 60 日以内に臨時総会を招集することができる。(第 35 条第 2 項)

9.6.9.3 上記第 1 項ないし第 2 項により開催された臨時総会において、残りの締約国の拠出額が大幅に増加すると判断された場合は、いずれの締約国も当該廃棄届けの発効する日から 120 日前までに申し出をすれば、当該廃棄届けの発効する日と同日付で廃棄することができる。

9.6.10 条約の終結 (第 36 条)

9.6.10.1 締約国が 3 カ国未満になった日に本条約は効力を停止する。

9.6.10.2 締約国は、条約の効力停止以前に発生した事故に対して拠出義務を負う。

9.6.11 92 年基金の清算 (第 37 条) (省略)

9.6.12 議定書の寄託等 (第 38 条) (省略)

9.6.13 条約の言語 (第 39 条)

本条約は、アラビア語、中国語、英語、フランス語、ロシア語およびスペイン語で作成しいずれも正文とする。

注：92 年基金の公用語および作業言語は英語、フランス語およびスペイン語の 3 ヶ国語とすることが 92 年基金の内規に規定されている。内規は総会で決定される。

10 追加基金議定書

Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

10.1 総則（第 1 条～第 3 条）

10.1.1 用語の定義（第 1 条）

- 10.1.1.1 「船舶 (Ship)」、「油 (Oil)」、「汚染損害 (Pollution Damage)」等は 92 年民事責任条約の定義と共通である。(8.1 参照)
- 10.1.1.2 「拠出油 (Contributing Oil)」は 92 年基金条約の定義と共通である。(9.1.1.2 参照)
- 10.1.1.3 「確定クレーム (Established Claim)」とは、92 年基金によって認められた、あるいは管轄権のある裁判所の最終的な判決によって 92 年基金の補償対象として容認できると認められた被害額をいう。

10.1.2 追加基金の設立、法的地位（第 2 条）

- 10.1.2.1 本条約に基づいて追加基金 (The International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, 2003、略称 Supplementary Fund) を設立する。
- 10.1.2.2 各締約国は追加基金を法人として認め、また事務局長を追加基金の法律上の代表者として認めなければならない。

10.1.3 条約の適用範囲（第 3 条）

この条約は、
 (a) 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
 (b) 上に規定する汚染損害を防止ないし最小限にとどめるためにとられた防止措置（とられた場所のいかんを問わない。）
 に対してのみ適用される。

＜本規定は 92 年民事責任条約および 92 年基金条約と同一＞

10.2 追加補償（第 4 条～第 9 条）

10.2.1 補償

- 10.2.1.1 補償の適用条件（第 4 条第 1 項）
 追加基金は、汚染損害の総額が 92 年基金の補償限度額よりも大きくて、汚染被害者が 92 年基金によって十分な補償を受けられない場合に補償を支払う。
- 10.2.1.2 補償限度額（第 4 条第 2 項および第 3 項）
 補償額は、92 年民事責任条約および 92 年基金条約による補償を含めて、1 事故あたり 750 百万 SDR とする。
 被害総額が補償限度額を超える場合はすべての補償請求者に均等な補償率になるよう按分する。
- 10.2.1.3 追加基金は第 1 条に定義する「確定クレーム」に対してのみ補償を支払う。

<解説>

追加基金議定書には追加基金の免責に関する規定がない。しかし追加基金は92年基金が補償対象として認定した「確定クレーム」に対してのみ支払われることがここに明記されている。したがって92年基金が免責になった事故については追加基金も補償義務がない。

10.2.2 補償支払いの決定（第5条）

補償は、確定クレームの総額が92年基金の補償限度額を超えた場合、あるいは超える可能性がある場合に、総会の決定によって支払われる。

10.2.3 補償請求権の除斥期間（第6条）

10.2.3.1 92年基金条約第6条によって92年基金への補償請求権が消滅した場合は追加基金に対する補償請求権も消滅する。

すなわち、被害発生から3年以内に訴えが提起されず、もしくは92年基金条約第7条第6項の規定に基づいて通告が行われなければ請求権が消滅し、またいかなる場合でも、事故発生から6年を経過した後は、補償請求訴訟を提起することができない。（9.2.5 参照）

10.2.3.2 汚染被害者が92年基金に対して補償請求をした場合は追加基金に対しても請求がなされたものとみなす。つまり追加基金に対して改めて請求する必要はない。

10.2.4 裁判管轄権に関する規定の準用（第7条）

裁判管轄権に関する92年基金条約の規定（同条約第7条）を準用する。（9.2.6 参照）

10.2.5 判決の効力（第8条）

管轄権のある裁判所が追加基金に対して言い渡した最終的判決は、92年民事責任条約第10条に定める条件と同一の条件でいずれの締約国でも有効である。（第8条第1項）

10.2.6 債権者代位権（第9条）

10.2.6.1 追加基金は、汚染被害者に対して補償を支払った場合は、その被害者が92年民事責任条約に基づき船主又はその保険者に対して有したであろう賠償請求権を代位によって取得する。

<解説>

賠償支払い作業が最終的に終了したあと、船主賠償支払額が条約に定める上限に達しておらず（92年基金および）追加基金が過剰に支払っていた場合は船主／P&Iから返金を受ける。そのために必要な条項である。

10.2.6.2 追加基金は、追加基金の補償を受けた被害者が92年基金条約に基づき92年基金に対して有したであろう補償請求権を代位によって取得する。

<解説>

補償支払い作業が最終的に終了したあと、92年基金の補償支払額が条約に定め

る上限に達しておらず追加基金が過剰に支払っていた場合は、92 年基金から返金を受ける。そのために必要な条項である。

- 10.2.6.3 汚染損害の補償を国内法令にしたがって支払った締約国またはその機関は、その補償の支払いを受けた者がこの条約に基づいて有したであろう補償請求権を代位によって取得する。

10.3 拠出金（第 10 条～第 15 条）

10.3.1 拠出者

10.3.1.1 拠出義務者（第 10 条第 1 項）

本条約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（*）を海上輸送で受取った者は基金への拠出義務がある。拠出金算出には拠出する年の前々年の拠出油量が使われる。

海上輸送された拠出油を非締約国の港または受入施設経由で締約国の施設に受け入れた者も拠出義務がある。

* 拠出油とは原油および重油をいう。（詳細な定義については 9.1.2 を参照）

10.3.1.2 特殊関係を有する者との拠出油量の合算（第 10 条第 2 項）

特殊関係を有する者が拠出油を受け取っていたら、その量を合算して 15 万トン以上になれば拠出する義務がある。

「特殊関係を有するもの」とは、従属または共通の支配下にある主体をいい、その具体的定義は各締約国の国内法令に委ねている。日本では、「油受取人の事業活動を支配するもの」という表現を使い、50%を超える資本関係がある場合と定めている。（船舶油濁損害賠償保障法第 28 条および同施行令第 4 条）

10.3.1.3 国内法との関係

本条約を日本国内で執行するための国内法令（船舶油濁損害賠償保障法、同施行令および同施行規則）では、「拠出油」を「特定油」といい、「…15 万トン以上の拠出油を海上輸送で受け取ったもの」を「油受取人」という。（詳細については本解説書の 11 章を参照）

10.3.2 追加基金の構成と拠出金（第 11 条、および内規）

10.3.2.1 基金の種類

追加基金には一般基金（General Fund）とクレーム基金（Claims Fund）の 2 種類がある。

- 一般基金（General Fund）
基金の管理運営費用を賄うための基金
- クレーム基金（Claims Fund）

92 年基金の補償限度額を超える汚染損害事故が発生した場合、クレーム基金を設置する。92 年基金では 1 事故にかかわる補償（含む関連費用）の支払いにつき 4 百万 SDR までは一般基金より支払われ、その金額を超える大規模事故については大規模クレーム基金を設置してその基金から補償（含む関連費用）が支払われるスキームとなっている。（9.3.2.1 参照）

しかし、追加基金では一般基金から補償（含む関連費用）の支払いをすることなく、直ちにクレーム基金が設置されて支払いが行われる。（追加基金ではすべての事故につき基金が設置され、「大規模」という名称は付けずに単にクレーム基金と呼称される。）

10.3.2.2 拠出金の徴収手続

拠出金の算出および徴収手続は次のとおりである：

- ・追加基金の秋の総会で、一般基金および各クレーム基金について翌年の拠出金総額を決定する。
- ・一般基金の各拠出者の拠出額は、総会が開かれた年（X年）の前年（X-1年）の拠出油量（油賠法の用語で言えば特定油量）を使って算出する。
- ・クレーム基金の各拠出者の拠出額は、当該事故が発生した年（Y年）の前年（Y-1年）の拠出油量を使って算出する。
- ・一般基金およびクレーム基金ともに、追加基金事務局からX年の11月ないし12月に各拠出者に対して直接請求書が送付される。支払期限はX+1年の3月1日である。請求および支払い手続に国は関与しない。

10.3.2.3 クレーム基金の精算

当該事故の補償が完全に終結したあと当該クレーム基金に余剰金があれば、多額の場合は拠出者に拠出割合に応じて返却し、小額の場合は一般基金に繰り入れて帳簿を閉じる。

10.3.3 拠出義務不履行の罰則（第12条第1項＝92年基金条約第13条の準用）

10.3.3.1 拠出義務者が拠出金を期日までに納付しない場合は、追加基金内規に基づいた延滞金利を課す。（92年基金条約第13条第1項の準用）

10.3.3.2 各締約国は、拠出義務者が義務を履行するよう国内法を整備し、必要に応じて不履行者に対する罰則を定めるものとする。（92年基金条約第13条第2項の準用）

10.3.4 政府による拠出義務の肩代わり（第12条第2項）

締約国の政府は、92年基金条約第14条に定める手続に従って、同国内の拠出義務者の拠出義務を引き受けることができる。

10.3.5 拠出油受取報告（第13条）

10.3.5.1 各締約国は、追加基金事務局長に、92年基金条約第15条の規定に従って拠出油受取報告を提出しなければならない。ただし92年基金に対して拠出油受取報告が提出されれば追加基金へも提出されたものとみなす。

10.3.5.2 締約国が拠出油受取報告の義務を怠り、その結果追加基金が損害を被った場合は、当該締約国は追加基金に対して補償しなければならない。補償を支払うべきか否かは総会が決める。

10.3.6 最低みなし受取油量（第14条）

10.3.6.1 受取油量が無い場合あるいは非常に少ない場合でも最低百万トンの受取量があったものとみなす。

10.3.6.2 ある締約国の受取油量が百万トンに満たない場合は、本来の拠出額と、百万トンの受取油量があったものとして計算された拠出金額との差を、当該国政府が支払わなければならない。

<92年基金にはない規定である。>

10.3.7 抛出油受取報告義務違反の罰則（第 15 条）

- 10.3.7.1 締約国は、抛出油受取量がゼロの場合はゼロである旨の報告をしなければならない。（第 15 条第 1 項）
- 10.3.7.2 汚染被害国において抛出油受取量報告の未提出分がある場合は、第 13 条第 1 項および第 15 条第 1 項に規定する報告がすべてなされるまでは（過去の分も含めて）、当該国で発生した油濁事故に対する補償支払いを行わない。
また、事務局長から抛出油受取報告書が未提出である旨通知を受けたにもかかわらずすべての抛出油受取報告書が 1 年以内に提出されない場合は、当該国は当該事故に関する補償受取りの権利を恒久的に失う。
- 10.3.7.3 追加基金への抛出金の未払いがある被害者又はその代理人に対しては、補償金の支払いに際し未払い抛出金額を差し引く。

<92 年基金条約には無い規定である。>

10.4 組織と管理（第 16 条～第 17 条）

10.4.1 追加基金の組織（第 16 条第 1 項）

追加基金は総会と事務局を置く。

10.4.2 92 年基金条約の準用（第 16 条第 2 項および第 3 項）

追加基金の組織構成と管理は実質的に 92 年基金と同一であり、関連する条項は「92 年基金条約を準用する」と規定されている。

準用する項目および条項番号を以下に掲げる。（内容については 92 年基金条約（9.4.2～9.4.6）を参照）

- 総会の構成（92 年基金条約第 17 条）
- 総会の任務（同第 18 条）
- 総会の開催（同第 19 条）
- 総会の定足数（同第 20 条）
- 事務局（同第 28 条）
- 事務局長（同第 29 条）
- 事務局長およびスタッフの独立性（同第 30 条）
- 経費負担（同第 31 条）
- 投票（同第 32 条および第 33 条）
- 追加基金の免税特権（同第 34 条）

10.4.3 事務局および事務局長の兼務（第 17 条）

- 10.4.3.1 92 年基金事務局および事務局長は、追加基金の事務局および事務局長を兼務することができる。その場合、
- 10.4.3.2 両基金の間に利害が生じたときは追加基金総会の議長が追加基金を代表する。
- 10.4.3.3 追加基金は 92 年基金に対して応分の事務管理費を支払う。

10.5 経過規定（第 18 条）

10.5.1 抛出分担割合のキャッピング

各締約国の年間排出合計額を、総排出額の 20%に制限する旨の規定がある。所謂キャッピング条項といわれているもので、追加基金議定書締約国の排出油総量が 10 億トンに達する日、または本条約発効後 10 年を経過する日のいずれか早い日まで適用することとなっている。

＜2010 年 8 月 6 日に韓国が追加基金議定書の締約国になり、その結果排出油合計が 10 億トンを超えたのでキャッピング条項は適用停止となった。＞

10.6 最終規定（第 19 条～第 31 条）

10.6.1 加盟資格

92 年基金条約締約国だけが追加基金議定書の締約国となることができる。（第 19 条第 3 項）

10.6.2 発効要件（第 21 条）

10.6.2.1 この議定書は次の 2 つの要件が満たされたときから 3 ヶ月後に発効する。

(a) 8 カ国以上が加盟手続きをする

(b) 加盟手続きをした国の排出油量合計が 4.5 億トン以上になる

10.6.2.2 発効要件が満たされた後に加盟する国については、加盟手続きをした日より 3 ヶ月後に適用される。

＜2004 年 12 月 3 日に発効要件が満たされたので、2005 年 3 月 3 日に発効した。日本は 2004 年 7 月 13 日に加盟手続きをしたので、条約発効と同時に適用となっている。＞

10.6.3 条約の改正手続（第 23 条）

条約の改正は、IMO の会議によって行われる。IMO は、締約国の 3 分の 1 以上の要請があった場合、条約改正のための会議を開催しなければならない。

10.6.4 補償限度額の改正手続（第 24 条）

10.6.4.1 締約国の 4 分の 1 以上から限度額改正の提案があった場合、IMO の法律委員会がこれを検討し決議に付す。決議は締約国の半数以上が出席し、出席しかつ投票する締約国の 3 分の 2 以上の多数で採択される。

10.6.4.2 前回の限度額引上げの発効から 3 年間は引上げを検討してはならない。

10.6.4.3 引上げ幅は、本条約が署名のために公開された日（2003 年 7 月 31 日）を起算日として年率 6%の複利で算出した金額を超えてはならない。

10.6.4.4 当初限度額の 3 倍を超える引き上げをしてはならない。

10.6.4.5 限度額引上げ案の採択後 12 ヶ月の間に締約国の 4 分の 1 以上の反対がない場合は引上げが確定し、その 12 ヶ月後に発効する。4 分の 1 以上の反対があった場合は廃案となる。

10.6.5 92 年基金補償限度額が引上げられた場合の追加基金の対応（第 25 条）

10.6.5.1 92 年基金の補償限度額が引上げられた場合、追加基金もその補償限度額を第 24 条の手続きに従って同額だけ上げることができる。また、引き上げ幅の制

約（年率 6%の複利、および当初額の 3 倍以内）は適用されない。（第 25 条第 1 項）

- 10.6.5.2 かかる引上げをした後に改めて限度額の引上げをする場合、引上げ幅の制約（年率 6%の複利、および当初額の 3 倍以内）は、第 25 条第 1 項によって引上げられた限度額を使って計算する。（第 25 条第 2 項）

10.6.6 条約の廃棄（第 26 条）

- 10.6.6.1 締約国は条約発効後何時でも廃棄することができる。

- 10.6.6.2 廃棄は、IMO の事務局長に廃棄書を寄託した日から 12 ヶ月後、あるいは廃棄書にそれより遅い時期を廃棄時期と記載した場合はその記載日に廃棄が発効する。

- 10.6.6.3 92 年基金条約を廃棄したときは、追加基金議定書も廃棄したものとみなす。

10.6.7 条約の廃棄の特例（第 27 条）

- 10.6.7.1 締約国は、いずれかの締約国の廃棄により残りの締約国の拠出額が大幅に増加すると考えたときは、廃棄届けの提出から 90 日以内に臨時総会の開催を要請することができる。事務局長は係る要請を受けてから 60 日以内に総会を開催しなければならない。（第 27 条第 1 項）

- 10.6.7.2 事務局長は、いずれかの締約国の廃棄によって残りの締約国の拠出額が大幅に増加すると考えたときは、事務局長の判断に基づいて、廃棄書の提出から 60 日以内に臨時総会を招集することができる。（第 27 条第 2 項）

- 10.6.7.3 上記第 1 項ないし第 2 項により開催された臨時総会において、残りの国の拠出額が大幅に増加すると判断された場合は、他の締約国は当該廃棄書の発効する日から 120 日前までに申し出をすれば、当該廃棄書の発効する日と同日付で廃棄することができる。

10.6.8 条約の終結（第 28 条）

- 10.6.8.1 締約国が 7 ヶ国を下回った日、あるいは締約国の拠出油量が第 14 条のみなし受取油量を含めて 3.5 億トンを下回った日に本条約は効力を停止する。

- 10.6.8.2 締約国は、条約の効力停止以前に発生した事故に対して拠出義務を負う。

10.6.9 条約の言語（第 31 条）

本条約は、アラビア語、中国語、英語、フランス語、ロシア語およびスペイン語で作成しいずれも正文とする。

注：追加基金の公用語および作業言語は英語、フランス語およびスペイン語の 3 ヶ国語とすることが追加基金の内規に規定されている。内規は総会で決定される。

11 船舶油濁損害賠償保障法（油賠法）

11.1 条約と国内法

日本は油濁補償関連の3条約（92年民事責任条約、92年基金条約および追加基金議定書）すべてに加盟している。これら油濁補償3条約を日本国内で実施するための国内法として船舶油濁損害賠償保障法（以下「油賠法」）が制定されている。

同法の現行バージョン（2013年5月時点）は2004年4月21日に改正され2005年3月1日から施行された。ただし追加基金議定書に関する規定については同条約が発効した2005年3月3日から施行されている。

油賠法は、広く船舶一般による油濁損害の責任の明確化と賠償についても規定しており、これら油濁補償3条約のためだけの法律ではない。本章では油賠法のうち3条約に関わる条項を紹介する。

11.2 92年民事責任条約に関係する条項

11.2.1 用語の定義（第2条）

11.2.1.1 油

『原油、重油、潤滑油その他蒸発しにくい油で政令で定めるものをいう』（第2条第3号）、と規定され、油賠法施行令（第1条）に

『油賠法第2条第3号の政令で定める油は、次に掲げる油とする。

- 一 原油
- 二 重油
- 三 潤滑油
- 四 前三号に掲げるものの他、日本工業規格 K2254 により試験したときに温度 340 度 C 以下においてその体積の五十パーセントを超える量が留出しない炭化水素油』

と規定されている。92年民事責任条約第1条第5項の規定に対応するが、条約には上記四号の蒸留性状の規定はない。（8.1.2 参照）

11.2.1.2 燃料油（第2条第3号の2）

『油のうち、船舶の運航のための燃料として用いられるものをいう。』

この規定は条約では「油」の定義の中に組み込まれている。（8.1.2 参照）

11.2.1.3 「タンカー」と「一般船舶」（第2条第4号および第4号の2）

油賠法には「タンカー」と「一般船舶」の2種類の用語が使われている。

- ・タンカー：ばら積みの「油」（蒸発しにくい油）の海上輸送のための船舶類
- ・一般船舶：旅客又はばら積みの「油」以外の蒸発しやすい油やその他の物品の海上輸送のための船舶類（ろかい又は主としてろかいをもって運転するものを除く。）

<解説>

「タンカー」が条約にいう「船舶」（8.1.1 参照）に対応する。

「一般船舶」に関わる規定は日本独自の規定であり油濁3条約とは関係ない。

注意しなければならないのは、蒸発しやすい油を積むタンカーは、油賠法上は「タンカー」ではなく「一般船舶」ということである。ばら積みの「油」をバラで積

むタンカーだけが油賠法にいう「タンカー」である。

11.2.1.4 タンカー油濁損害(第2条第6号)

『タンカー油濁損害とは次に掲げる損害又は費用を言う。

- イ タンカー（ばら積みの「油」以外の貨物の海上輸送をすることができるタンカーにあっては、ばら積みの「油」の輸送に供しているもの並びにばら積みの輸送の用に供した後、当該タンカーのすべての船倉内に当該油が残留しない程度にその貨物艙内を洗浄するまでの間において、ばら積みの「油」以外の貨物の輸送の用に供しているものおよび貨物を積載しないで航行しているものに限る。）から流出し、又は排出された「油」による汚染（貨物として積載されていた油又は燃料油（当該油が貨物艙内その他国土交通省令で定めるタンカー内の場所に残留したものおよび当該油を含む混合物で国土交通省令で定める物を含む。）による汚染に限る。）により生ずる責任条約の締約国の領域（領海を含む。第7号の2イおよび第39条の5第1項第2号において同じ。）内又は排他的経済水域等内における損害。
- ロ イに掲げる損害の原因となる事実が生じた後にその損害を防止し、又は軽減するために執られる相当の措置に要する費用およびその措置により生ずる損害。』

<解説>

- ・本条の「イ」は複雑な書き方になっているが、内容を整理すると次の3点を同時に満たすものが「タンカー油濁損害」である：
 1. タンカーから流出／排出された「油」又は燃料油による汚染であること
 2. 汚染が92年民事責任条約締約国の領域および排他的経済水域で発生すること
 3. タンカーが事故発生時に以下のいずれかに該当すること
 - a ばら積みの「油」を貨物として積んでいた場合
 - b 「油」以外の貨物を運んでいたが、以前に運んだ「油」の残渣が船内にあった場合
 - c 空荷であったが、以前に運んだ「油」の残渣が船内にあった場合
- ・条約の定義の「汚染損害」、「船舶」の定義の一部、および「条約の適用範囲」を合体したような条項であるが、実質的に条約の規定と同じである。対応する条約条文は、第1条第1項、第1条第6項及び第2条である。（8.1.1、8.1.3 および 8.2 を参照）

11.2.2 タンカー油濁損害賠償責任

11.2.2.1 タンカー所有者の無過失責任と免責（第3条第1項）

『タンカー油濁損害が生じたときは、当該タンカー油濁損害に係る油が積載されていたタンカーのタンカー所有者は、その損害を賠償する責めに任ずる。ただし、当該タンカー油濁損害が次の各号のいずれかに該当するときは、この限りではない。

- 一 戦争、内乱または暴動により生じたこと。
- 二 異常な天災地変により生じたこと。
- 三 専ら当該タンカー所有者及びその使用する者以外の者の悪意により生じたこと。
- 四 専ら国又は公共団体の航路標識又は交通整理のための信号施設の管理の瑕疵（かし）により生じたこと』

＜92 年民事責任条約第 3 条に対応する規定。（8.3 参照）＞

- 11.2.2.2 2 隻以上のタンカーが絡んだ事故の場合の連帯責任（第 3 条第 2 項）
『2 以上のタンカーに積載されていた油によりタンカー油濁損害が生じた場合において、当該タンカー油濁損害がいずれのタンカーに積載されていた油によるものであるかを分別することができないときは、各タンカー所有者は、連帯してその損害を賠償する責めに任ずる。ただし、当該タンカー油濁損害が前項各号のいずれかに該当するときは、この限りではない。』
- 11.2.2.3 賠償責任を負わない者（第 3 条第 4 項）
『第 1 項本文又は第 2 項本文の場合において、次に掲げるものは、その損害を賠償する責めに任じない。ただし、当該タンカー油濁損害が、これらのものの故意により、又は損害の発生の恐れがあることを認識しながらこれらの者の無謀な行為により生じたものであるときは、この限りではない。』
- 一 当該タンカーのタンカー所有者の使用する者
 - 二 当該タンカーの船舶賃借人およびその使用する者
 - 三 当該タンカーの責任条約第 3 条第 4 項（c）に規定する傭船者（船舶賃借人を除く。）、管理人又は運航者およびこれらの者の使用する者
 - 四 タンカーの修繕その他の当該タンカーに係る役務の提供を請け負う者及びその使用する者
 - 五 当該タンカーのタンカー所有者の同意を得て、または行政庁の指示に従い、海上における人命、積荷又はタンカーの救助に直接関連する役務を提供する者及びその使用する者
 - 六 第 2 条第 6 号ロに規定する措置を執る者（当該タンカーの所有者を除く。）及びその使用する者』

＜解説＞

国際油濁補償制度は、汚染原因となったタンカーの船主に賠償責任を一元化しかつ無過失責任を課す。船主に賠償責任を一元化することで、誰が賠償すべきであるかという法廷闘争が避けられる。また無過失責任とすることで過失があったかどうかという法廷闘争が避けられる。かくして被害者に対するスムーズな賠償支払が担保されるわけである。

- 11.2.2.4 タンカー所有者の第三者に対する求償権の確保（第 3 条第 5 項）
『前項の規定（第 3 条第 4 項）は、損害を賠償したタンカー所有者の第三者に対する求償権の行使を妨げない。』
- 11.2.3 タンカー所有者の責任限度額
- 11.2.3.1 タンカー所有者の責任額限定権とその阻却（第 5 条）
92 年民事責任条約第 5 条第 1 項および第 2 項の規定に対応。内容については 8.4.1 および 8.4.2 を参照。
なお、責任制限手続については 11.5 を参照。
- 11.2.3.2 タンカー所有者の責任限度額（第 6 条）
92 年民事責任条約第 5 条第 1 項の規定に対応。内容については 8.4.1 を参照。
- 11.2.3.3 第 6 条で使うトン数の定義（第 7 条）
船舶のトン数の測度に関する法律（昭和 55 年法律第 40 号）第 4 条第 2 項の規定の例により算定した数値にトンが付して表したもの（以下「総トン数」と

いう。)とする。

11.2.3.4 制限債権者が受ける弁済の割合（第 9 条）

92 年民事責任条約第 5 条第 4 項の規定と同じ。（8.4.4 参照）

11.2.4 賠償請求権の消滅（第 10 条）

被害発生から 3 年以内、かつ油濁事故発生から 6 年以内に訴訟を提起しないと賠償請求権が消滅するという規定である。92 年民事責任条約第 8 条の規定と同じ。（8.8 参照）

11.2.5 外国判決の効力（第 12 条）

92 年民事責任条約第 10 条の規定と同じ。（8.9 参照）

11.2.6 損害賠償保険

11.2.6.1 油濁損害保障契約の締結強制（第 13 条、第 14 条）

11.2.6.2 保険者等に対する損害賠償の請求等（第 15 条、第 16 条）

11.2.6.3 保障契約証明書（第 17 条）

11.2.6.4 保障契約証明書の記載事項の変更（第 18 条）

11.2.6.5 保障契約証明書の返納（第 19 条）

11.2.6.6 保障契約証明書の備え置き（第 20 条）

<解説>

2,000 トン以上のばら積みの「油」を輸送する「タンカー」は油濁損害賠償保障契約（保険）を結ぶ義務があり、かつ保障契約を結んでいるという証明書を政府から取得しタンカーに常備することが義務付けられている。

また「タンカー油濁損害」の被害者は船主に対してだけでなく船主の保険者に対しても直接賠償請求をする権利が認められている。

本項の各条文はこれらについて規定したもので、92 年民事責任条約第 7 条の規定と一致する。（8.6 参照）

11.3 92 年基金条約に関する条項

11.3.1 92 年基金に対する補償請求

油賠法では条約およびこれまで本解説書で使用してきた用語と異なる用語が使われている箇所が幾つかある。本章では油賠法との整合性を重視し、油賠法の用語を優先的に使っている。

- 11.3.1.1 国際基金（＝92 年基金）に対する被害者の補償の請求（第 22 条）
タンカー油濁損害のうち、タンカーの所有者又はその保険者から賠償を受取ることができなかった金額について国際基金に請求できるという規定。92 年基金条約の第 4 条第 1 項に対応する。（9.2.1 参照）
- 11.3.1.2 国際基金に対する請求訴訟の管轄（第 26 条）
92 年基金条約第 7 条に対応する規定。（9.2.6 参照）

11.3.2 特定油量の報告

11.3.2.1 特定油の報告（第 28 条）

- ① 前歴年中に合計 15 万トン以上の「特定油」をタンカーから受取った油受取人は、毎年国土交通省令で定めるところにより受取量を国土交通大臣に報告しなければならない、と規定されている（第 28 条第 1 項）。
- ② また関連会社でも特定油の受取がある場合は、合算して 15 万トンを超える場合に報告義務がある。「事業活動を支配する者」が油受取人ごとにその受取量を報告しなければならない（第 28 条第 2 項）。
この場合「事業を支配するもの」とは油賠法施行令で、発行済み株式の過半数を保有しているもの、と規定している（油賠法施行令第 4 条）。（9.3.1 参照）
- ③ 上記①の国土交通省令とは油賠法施行規則第 10 条のことで、次のとおり規定されている：
『法第 28 条第 1 項又は第 2 項の規定により報告を行おうとするものは、毎年 2 月 15 日までに、第 5 号様式による報告書を提出しなければならない。』（第 5 号様式は添付資料（15.2）を参照）

<解説>

92 年基金条約第 10 条および第 15 条に対応する規定である。「特定油」は条約では「拠出油（Contributing Oil）」と呼ばれている。（9.3.1 参照）受取量はトンで報告する。容量で取引され、比重が不明のカーゴについては、国土交通省が毎年指定する平均比重を使ってトンに換算する。

11.3.2.2 「特定油」の定義（油賠法施行令第 3 条）

政令で次のように定義されている：

『法第 28 条第 1 項の政令で定める原油及び重油は、原油及び日本工業規格 K2283 により試験したときの温度 37.78 度における動粘度が 5.8 センチストークス以上である重油とする。』

<解説>

「特定油」は 92 年基金条約でいう「拠出油（Contributing Oil）」に相当する。ただ、条約と定義の仕方が異なっている点がある：

- ・原油について、条約では「ある蒸留留分を除去した原油（「抜頭原油（topped

crudes)」と称されることがある）およびある蒸留留分を加えた原油（「スパイク原油（spilked あるいは reconstituted crudes）」と呼ばれることがある）を含む」との規定がある。油賠法ではこのような規定は無い。しかしこれらを含むものと解釈されている。

- ・重油について、条約では「米国材料検査協会（ASTM）の第4号重油の規格（規格番号 D396-69）」に相当する品質のもの又はそれよりも重質のもの」と規定されている。日本ではASTMが日常業務であまり使われていないので、JIS 規格を使って同様の性状を規定している。（9.1.1 参照）

11.3.2.3 国際基金への資料の送付等（第29条）

国土交通大臣は92年基金条約第15条第2項の規定に従い、特定油の受取量を国際基金に通知しなければならない。

11.3.3 国際基金に対する拠出（第30条）

特定油を年間（暦年）15万トン以上タンカーから受取ったものは国際基金条約（=92年基金条約）第12条及び第13条の規定により国際基金条約第10条の年次拠出金を国際基金に納付しなければならない、と規定されている。（9.3.1、9.3.2 および 9.3.3 を参照）

11.4 追加基金議定書に関する条項（油賠法第4章の2）

11.4.1 追加基金に対する補償請求

11.4.1.1 追加基金に対する被害者の補償の請求（第30条の2）

タンカー油濁損害のうち、タンカーの所有者又はその保険者からの賠償および国際基金からの補償を受取ることができなかった金額について、追加基金に請求できるという規定。追加基金議定書の第4条第1項に対応する。

11.4.2 準用規定（第30条の3）

油賠法第4章（第22条～第30条）のうち第22条、第23条および第28条を除く規定を、追加基金に準用する、と規定している。準用する項目は次のとおり。（内容については11.3を参照）

- 国際基金の訴訟参加（油賠法第24条）
- 国際基金への訴訟係属の通告（同第25条）
- 国際基金に対する請求訴訟の管轄（同第26条）
- 外国判決の効力（同第27条）
- 国際基金への資料の送付等（同第29条）
- 国際基金に対する拠出（同第30条）

11.5 責任制限手続

11.5.1 タンカー所有者の責任限定権

タンカーの所有者は無過失責任を負うが、一方でその賠償の総額を限定する権利を有する。(第5条)

＜この権利を行使するためには次項に述べる責任制限手続を行わなければならない。＞

11.5.2 責任制限手続に係る諸規定

油賠法では第5章(第31条～第39条)および第8章雑則(第40条、第41条)で、責任制限手続および関連事項について詳細に規定している。手続等に関するテクニカルな規定であり解説は省略するが、項目および関連する条項を以下に列挙する。

責任制限事件の管轄(第31条)

責任制限事件の移送(第32条)

国際基金の参加(第33条)

国際基金への責任制限手続係属の通告等(第34条、第35条)

自発的に損害防止措置を執った場合におけるタンカー所有者の責任制限手続への参加(第36条)

訴訟手続の中止(第37条)

追加基金の参加等(第37条の2)

責任制限法の準用(第38条)

船舶先取特権(第40条)

締約国である外国における基金の形成の効果(第41条)

12 民間自主協定（STOPIA および TOPIA）

12.1 民間自主協定の概要

12.1.1 目的と経緯

船主と油受取人の賠償・補償負担割合を是正するために、船主／P&I 側は 2005 年 3 月 3 日に海運業界の自主協定として STOPIA を導入した。これは、小型船舶について 92 年民事責任条約の船主責任限度額を超えて 2 千万 SDR まで自主的に賠償を負担するという取り決めであった。この STOPIA は追加基金議定書加盟国で発生した事故を対象としていた。

しかし STOPIA だけでは負担是正が十分ではないとして、条約改正の可能性も含めて対応策が議論された。結局条約改正は行わず、STOPIA の適用を 92 年基金条約のすべての加盟国に拡大（STOPIA 2006）すること、および追加基金の補償額の 50%を負担する仕組み（TOPIA 2006）を導入することで負担是正問題に対処することとなった。

12.1.2 STOPIA 2006 の基本メカニズム

- ・ 29,548 総トン以下の船舶（船主責任限度額が 2 千万 SDR 以下の船舶）の汚染事故については、当該船舶の保険者である P&I クラブは 92 年民事責任条約の船主責任限度を超えて最大 2 千万 SDR まで賠償を負担する。
- ・ 2 千万 SDR の負担の仕方は、条約による船主責任限度額までは汚染被害者に直接支払い、それを超えた分は 92 年基金に支払う。
- ・ 92 年基金は条約の定めに従って汚染被害者に補償を支払う（従来と同じ）が、その補償原資の全部あるいは一部を STOPIA 2006 の仕組みを通じて P&I クラブから受取る。したがって、汚染被害者と 92 年基金との関係は従来と変わらない。つまり、汚染被害者は従来どおり 92 年基金から補償を受ける。

12.1.3 TOPIA 2006 の基本メカニズム

- ・ 追加基金が発動される事故が発生した場合、事故船の保険者である P&I クラブは追加基金が支払う補償の 50%を負担する。
- ・ 資金の流れは STOPIA 2006 の場合と同じである。つまり汚染被害者は追加基金から補償を受ける。追加基金は補償支払額の 50%相当額を P&I クラブから受取る。

12.1.4 STOPIA 2006 および TOPIA 2006 の法的枠組

- ・ いずれも船主間で締結する、法的に拘束力のある民間契約である。
- ・ 参加する船主は、国際 P&I グループ（IG）の国際プーリング（IG プール）に加入している船舶の船主である。（世界のタンカーの総トン数合計の 95%以上をカバーするといわれている。）
ただし STOPIA 2006 への参加は 29,548 総トン以下の船舶の船主に限る。（29,548 総トンの船舶の船主責任限度額がちょうど 2 千万 SDR になる。）
TOPIA 2006 への参加については総トン数の制約はない。IG プールに加入した船舶の船主は原則として自動的に STOPIA 2006 ないし TOPIA 2006 に参加する仕組みになっている。

- ・例外として、ジャパン P&I (JPI) に付保している日本の内航船は IG プールに自動的に加入する仕組みとなっていないが、船主と JPI のあいだで個別に STOPIA 2006 をカバーする特約を結ぶことで参加できる。この特約により日本の多くの内航船船主が STOPIA 2006 に参加している。
- ・民間契約であるので、STOPIA 2006、TOPIA2006 の導入によって 92 年両条約、追加基金議定書の法的ポジションは変わることはない。
- ・この契約は船主間の契約であり P&I クラブ自身は契約に参加していない。しかし国際 P&I グループ傘下の各クラブは、船主が負う STOPIA 2006、TOPIA2006 の負担をカバーすることをクラブの規則に規定している。
また、92 基金と追加基金はそれぞれ STOPIA 2006、TOPIA2006 の契約当事者ではないが、法的に強制力のある損害補填受取りの権利を有する旨、それぞれの契約に謳われている。

12.1.5 汚染被害者および抛出处への影響・効果

- 12.1.5.1 上に述べたように、汚染被害者にとっては、補償金額およびその支払経路は従来とまったく変わるところがない。
- 12.1.5.2 抛出处にとっても、毎年受取油量の報告をし、基金からの請求書に基づいて抛出处金を支払うという手続きは従来とまったく変わるところがない。
ただ、
 - ①29,548 総トン以下の船舶が船主責任限度額を超える油濁損害を起こした場合、92 年基金は補償額の一部又は全部を STOPIA 2006 で補填されるので、抛出处は条約に基づく本来の抛出处額の一部あるいは全部を免除される。
 - ②追加基金は補償額の 50% を TOPIA 2006 で補填されるので、抛出处は追加基金議定書に基づく本来の抛出处額の 50% を免除される。

12.2 STOPIA 2006

12.2.1 序文（要旨）

本契約の当事者は「参加船主（the Participating Owners）」である。

「参加船主」は、追加基金の導入による油受取人の負担増加の可能性に鑑み、「加入船舶（Entered Ship）」の油濁事故による 92 年基金の補償負担の一部を引受けるべく、以下のとおり法的関係（legal relations）を結ぶ。

12.2.2 用語の定義（第 1 条）（主要なもののみ）

12.2.2.1 「事故（Incident）」、「所有者（Owner）」、「者（Person）」、「汚染損害（Pollution Damage）」、「防止措置（Preventive Measures）」および「船舶（Ship）」は 92 年民事責任条約の定義と同義である。

12.2.2.2 「クラブ（Club）」とは、国際 P&I グループ傘下の P&I 相互保険会社をいう。

12.2.2.3 「加入船舶（Entered Ship）」とは、本契約が適用される船舶を言う。

12.2.2.4 「参加船主（Participating Owner）」とは「加入船舶」の船主を言う。

12.2.2.5 「契約者（Party）」とは本契約に参加するものを言う。

12.2.2.6 「関連船舶（Relevant Ship）」とは、本契約に加入資格を有する船舶をいう。
（12.2.3.2 参照）

12.2.2.7 「機構（Scheme）」とは、本契約に基づいて創設された STOPIA 2006 をいう。

12.2.3 STOPIA 2006 の機構（第 3 条）

12.2.3.1 本契約により、92 年基金に対する損害補填（Indemnification）を行うため、STOPIA 2006 を創設する。（第 3 条（A））

12.2.3.2 参加できる船舶の資格（第 3 条（B））

（1）29,548 総トン以下であること

（2）「クラブ」に付保されていること

（3）IG プールに再保険されていること

このような船舶を「関連船舶」という。

12.2.3.3 参加

参加船主が所有する関連船舶はすべて自動的に参加船舶となる。（第 3 条（C））

12.2.3.4 参加資格の例外

IG プールに再保険されていないという理由で関連船舶でない船については、船主とクラブの間で別途文書による取決めを行うことで関連船舶になることができる。（日本の内航船のケース）（第 3 条（D））

12.2.3.5 関連船舶が一旦本機構に参加した場合は、以下の場合以外は参加の状態が続く。
（第 3 条（E））

（1）トン数のリメジャーでトン数制限を超えた結果として保険が停止した場合、あるいは単に保険または再保険の停止で、第 3 条の（B）を満たさなくなった場合

（2）所有権が参加船主から他に移った場合

（3）本契約の第 10 条に基づき参加船主がこの契約から脱退した場合

12.2.4 92 年基金に対する損害補填（Indemnification）（第 4 条）

12.2.4.1 加入船舶が汚染損害を引き起こし (i) 92 年民事責任条約によって賠償義務が発生し、かつ (ii) 92 年基金が補償した場合、あるいは補償することが見込まれる場合は、船主は第 4 条 (C) に定める方法で算出した金額を損害補填として 92 年基金に支払う。(第 4 条 (A))

12.2.4.2 次の場合は損害補填を行わない (第 4 条 (B)):

(1) 92 年民事責任条約第 3 条第 3 項により船主が免責になる防止措置の費用。この費用については 92 年基金条約第 4 条第 3 項の規定により 92 年基金が補償義務を有する。

(2) 92 年基金には補償義務があるが船主は免責されるような汚染損害。(9.2.2.2 参照)

12.2.4.3 損害補填額 (第 4 条 (C))

参加船主が 92 年基金に支払う損害補填額は、

(1) 2 千万 SDR から 92 年民事責任条約に定める船主責任限度額を差し引いた金額を上限とする。つまり、補償総額が船主責任限度額を超え 2 千万 SDR に達した場合には 92 年基金が支払った補償の全額が補填額となる。

(2) 船主が責任制限の権利を有していても船主は 92 年基金に損害補填を行わなければならない。

12.2.4.4 支払のタイミング (第 4 条 (E))

(1) 92 年基金が参加船主から損害補填を受取る権利は、92 年基金が「償還請求終了通知書」(Recourse Conclusion Notice) を提出したときに確立する。

(2) しかし 92 年基金は損害補填を、92 年基金条約第 10 条および第 12 条に従って行われる拠出金の支払と同じタイミングで仮払いを受ける権利を有する。

<解説>

本規定は、次のような法的配慮から来ている:

(2) に規定するように、92 年基金が参加船主から損害補填を受取るタイミングを拠出金受取と同時にすることによって、一旦 92 年基金の補償総額を拠出金として徴収して、後日参加船主から損害補填を受取った時点で拠出者にその分を返還するという煩瑣を避けている。

しかし 92 年基金が早い段階で船主から損害補填の支払を正式に受けてしまうと、第三者に対する償還請求訴訟において、92 年基金はすでに償還を受けているとして門前払いされる可能性がある。このような問題を避けるため、とりあえず船主から損害補填相当額を借り受け、「償還請求終了通知書」を提出した時点で借入金から損害補填にステータスが変更される、という仕組みがとられている。

12.2.4.5 参加船主が支払った金額に余剰が発生した場合は当該参加船主に返金する。(第 4 条 (F))

12.2.5 第三者に対する償還請求 (第 5 条)

12.2.5.1 第三者に対して 92 年基金が償還請求を行うか否かの判断、および償還請求を行う場合の方法についての判断は、92 年基金が独自に行う権利を有する。(第 5 条 (A))

12.2.5.2 参加船主は、92 年基金に損害補填を支払った額に応じた範囲で、代位によって 92 年基金の持つ償還請求権を得る。ただし、上記 12.2.5.1 に規定する 92 年基金の権利を侵さない。(第 5 条 (B))

12.2.5.3 92 年基金が償還請求訴訟を提起しない場合、参加船主の要求があれば、92 年

基金は償還請求権を参加船主に譲渡する。(第5条(D)(2))

- 12.2.5.4 参加船主が92年基金に対して支払を行った後に、92年基金が第三者から資金を回収した場合は、以下を差し引いた上で参加船主に返還する：

- (1) 回収するために92年基金が使った費用
- (2) 92年基金が支払ったあるいは支払う予定の補償額

12.2.6 損害補填受取権の除斥期間(第6条)

本契約に基づき92年基金が保有する損害補填受取権は、損害発生から4年以内、かつ事故発生から7年以内に訴訟を提起しないときは消滅する。

12.2.7 改正(第7条)

- 12.2.7.1 この契約書はいつでも、すべての参加船主の代理人としての国際P&Iグループによって改正することができる。

改正は、国際P&Iグループが92年基金に対して改正の通知をしてから3ヵ月後に発効する。

- 12.2.7.2 各参加船主は、以下の場合に、国際P&Iグループが参加船主に代わってこの契約書を改正する権利を付与することに同意する：

- (1) 参加船主が所属するP&Iクラブが国際P&Iグループにそのような権利を付与したとき
- (2) 参加船主が所属するP&Iクラブがクラブの規則を変更する場合と同じ手続によって本契約書の改正を承認したとき

12.2.8 見直し規定(第8条)

- 12.2.8.1 2016年に、2016年2月20日までの本契約の実績を調査し、(1)参加船主と油受取人の負担割合を査定し、かつ(2)本契約の効率、運用および成果について検討する。その後5年ごとに同様の調査検討を行う。

- 12.2.8.2 調査検討には油受取人の代表者および92年基金と追加基金の事務局の参加を受入れる。

- 12.2.8.3 船主あるいは油受取人の負担割合が60%を超えた場合は、ほぼ均等の負担となるように対策を講じる。

- 12.2.8.4 そのような対策には次のものが含まれる：

- (1) 損害補填額の増減
- (2) 効率、運用および成果を改善するための契約改正
- (3) 船主と油受取人の間の汚染費用負担に関する他の契約の締結あるいは修正
- (4) その他、ほぼ均等な負担割合を達成するために適切と思われる対策

- 12.2.8.5 もしいずれかの負担割合が55%から60%の間になった場合、上に述べる対策をとってもよいが、必須ではない。

12.2.9 契約期間と契約の終了(第9条)

- 12.2.9.1 この契約は、2006年2月20日午後12:00 GMT以降に発生した事故に適用される。

- 12.2.9.2 本契約は、以下の条項の規定によって終結される場合を除き、92年民事責任条約、92年基金条約および追加基金議定書が実質的に大幅な改正が行われ、そ

れが発効するまでの間有効である。

12.2.9.3 各参加船主は、次の各場合に、国際 P&I グループに本契約を終了する権限を付与することに同意する：

- (1) 所属 P&I クラブが本契約に規定する損害補填をカバーしなくなったとき
- (2) 本契約が、特定の国で違法となった場合、(ただし、違法とならないその他の国では引き続き適用される。)
- (3) 国際 P&I グループの再保険が十分なカバーを提供できなくなり、かつ世界の保険市場で同様のカバーを同様の条件で確保できなくなった場合
- (4) 国際 P&I グループが解散したとき
- (5) 参加船主の属する P&I クラブが何らかの事由でこの契約を実行することが困難になり、当該クラブが契約の終了を承認したとき

12.2.9.4 本契約の終了は、92 年基金に通知してから 3 ヶ月後に発効する。

12.2.10 脱退 (第 10 条)

12.2.10.1 参加船主が脱退する場合の手続：

- (1) 脱退する 3 ヶ月前に関係する P&I クラブに文書で通知する
- (2) 契約の改正に際し、以下の手順を経て脱退する：
 - (i) クラブが改正の承認を求めたときに反対する
 - (ii) クラブのメンバーによって改正が承認されてから 60 日以内に脱退の旨をクラブに文書で通知する
 - (iii) 脱退は、改正の発効の時点か脱退の通知がクラブに届いた時点か、いずれか遅いときに発効する。

12.2.10.2 参加船主が「関連船舶 (Relevant Ship)」の船主でなくなった場合、同船主は直ちにこの契約から脱退したものとみなし、クラブはその旨を 92 年基金に文書で通知する。

12.2.10.2 参加船主が脱退しても、脱退以前の事故に関する権利と義務には影響を与えない。

12.2.11 92 年基金の法的権利 (第 11 条)

12.2.11.1 92 年基金は、本契約の当事者ではないが、法的に強制力のある損害補填受取りの権利を有し、したがって自らの名義で参加船主に対して本契約に関する訴訟を提起することができる。

12.2.11.2 本契約の改正、修正あるいは取り下げに際して 92 年基金の同意は必要としない。

12.2.12 法域 (第 12 条)

本契約の準拠法は英国法とし、本契約に関するすべての争いについて英国高等法院が排他的裁判権を持つ。

12.3 TOPIA 2006

12.3.1 序文（要旨）

本契約の当事者は「参加船主（the Participating Owners）」である。

「参加船主」は、追加基金導入による油受取人の負担増加の可能性に鑑み、「加入船舶（Entered Ship）」の油濁事故による追加基金の補償負担の 50%を引受けるべく、以下のとおり法的関係（legal relations）を結ぶ。

12.3.2 用語の定義（第 1 条）（主要なもののみ）

12.3.2.1 「事故（Incident）」、「所有者（Owner）」、「者（Person）」、「汚染損害（Pollution Damage）」、「防止措置（Preventive Measures）」および「船舶（Ship）」は 92 年民事責任条約の定義と同義である。

12.3.2.2 「クラブ（Club）」とは、国際 P&I グループ傘下の P&I 相互保険会社をいう。

12.3.2.3 「加入船舶（Entered Ship）」とは、本契約が適用される船舶を言う。

12.3.2.4 「参加船主（Participating Owner）」とは「加入船舶」の船主を言う。

12.3.2.5 「契約者（Party）」とは本契約に参加するものを言う。

12.3.2.6 「関連船舶（Relevant Ship）」とは、本契約に加入資格を有する船舶をいう。（12.3.3.2 参照）

12.3.2.7 「機構（Scheme）」とは、本契約に基づいて創設された TOPIA 2006 をいう。

12.3.3 TOPIA 2006 の機構（第 3 条）

12.3.3.1 本契約により、追加基金に対する損害補填（Indemnification）を支払うための TOPIA 2006 を創設する。（第 3 条（A））

12.3.3.2 参加できる船舶の資格（第 3 条（B））

（1）「クラブ」に付保されていること

（2）IG プールに再保険されていること

このような船舶を「関連船舶」という。

12.3.3.3 参加資格

参加船主が所有する関連船舶はすべて自動的に参加船舶となる。（第 3 条（C））

12.3.3.4 参加資格の例外

IG プールに再保険されていないという理由で関連船舶でない船については、船主とクラブの間で別途文書による取決めを行うことで関連船舶になることができる。（第 3 条（D））

12.3.3.5 関連船舶が一旦本機構に参加した場合は、以下の場合以外は参加の状態が続く。（第 3 条（E））

（1）保険または再保険の停止で第 3 条の（B）を満たさなくなった場合

（2）所有権が参加船主から他に移った場合

（3）本契約の第 10 条に基づき参加船主がこの契約から脱退した場合

12.3.4 追加基金に対する損害補填（Indemnification）（第 4 条）

12.3.4.1 加入船舶が汚染損害を引起し（i）92 年民事責任条約によって賠償義務が発生し、かつ（ii）追加基金が補償した場合、船主は第 4 条（C）に決める方法で算出した金額を損害補填として追加基金に支払う。（第 4 条（A））

12.3.4.2 次の場合は損害補填を支払わない（第 4 条（B））：

(1) 92 年民事責任条約第 3 条第 3 項により船主が免責になる防止措置の費用。この費用については追加基金議定書の規定により追加基金は補償義務を有する。

(2) 追加基金には補償義務があるが船主は免責されるような汚染損害。
(9.2.2.2 および 10.2.1 参照)

12.3.4.3 損害補填額 (第 4 条 (C))

損害補填額は、追加基金が支払う補償額の 50%である。

12.3.4.4 支払のタイミング (第 4 条 (E))

(1) 追加基金が参加船主から損害補填を受取る権利は、追加基金が「償還請求終了通知書 (Recourse Conclusion Notice)」を提出したときに確立する。

(2) しかし追加基金は損害補填を、追加基金議定書第 10 条および第 12 条に従って行われる拠出金の支払と同じタイミングで仮払いを受ける権利を有する。

<解説>

本規定は、次のような法的配慮から来ている：

(2) に規定するように、追加基金が参加船主から損害補填を受取るタイミングを拠出金受取と同時にすることによって、一旦追加基金の補償総額を拠出金として徴収して、後日参加船主から損害補填を受取った時点で拠出者にその分を返還するという煩瑣を避けている。

しかし追加基金が早い段階で船主から損害補填の支払を正式に受けようと、第三者に対する償還請求訴訟において、追加基金はすでに償還を受けているとして門前払いされる可能性がある。このような問題を避けるため、とりえず船主から損害補填相当額を借り受け、「償還請求終了通知書」を提出した時点で借入金から損害補填にステータスが変更される、という仕組みがとられている。

12.3.4.5 参加船主が支払った金額に余剰が発生した場合は当該参加船主に返金する。(第 4 条 (F))

12.3.4.6 テロ行為によって発生した汚染損害については、保険あるいは再保険によってカバーされている場合はその範囲に限って損害補填が支払われるが、それ以外は損害補填は支払われない。本規定は、92 年民事責任条約第 3 条第 2 項によって船主が免責される場合にも適用される。

12.3.4.7 ある行為がテロ行為にあたるかどうかについて争いになった場合、参加船主は、付保するクラブがその賠償責任を引受けるか、あるいは認める場合にのみ損害補填を支払う。

12.3.5 第三者に対する償還請求 (第 5 条)

12.3.5.1 第三者に対して追加基金が償還請求を行うか否かの判断、および償還請求を行う場合の方法についての判断は、追加基金が独自に行う権利を有する。(第 5 条 (A))

12.3.5.2 参加船主は、追加基金に損害補填を支払った額に応じた範囲で、代位によって追加基金の持つ償還請求権を得る。ただし、上記 12.2.5.1 に規定する追加基金の権利を侵さない。(第 5 条 (B))

12.3.5.3 追加基金が償還請求訴訟を提起しない場合、参加船主の要求があれば、追加基金は償還請求権を参加船主に譲渡する。(第 5 条 (D) (2))

12.3.5.3 参加船主が追加基金に対して支払を行った後に、追加基金が第三者から金を回収した場合は、回収のために要した費用を差引きした残額の 50%を参加船主に

返還する。

12.3.6 損害補填受取権の除斥期間（第 6 条）

本契約に基づき追加基金が保有する損害補填受取権は、損害発生から 4 年以内、かつ事故発生から 7 年以内に訴訟を提起しないときは消滅する。

12.3.7 改正（第 7 条）

12.3.7.1 この契約書はいつでも、すべての参加船主の代理人としての国際 P&I グループによって改正できる。

改正は、国際 P&I グループが追加基金に対して改正の通知をしてから 3 ヶ月後に発効する。

12.3.7.2 各参加船主は、以下の場合に、国際 P&I グループが参加船主に代わってこの契約書を改正する権利を付与することに同意する：

- （1）参加船主が所属する P&I クラブが国際 P&I グループにそのような権利を付与したとき
- （2）参加船主が所属する P&I クラブがクラブの規則を変更する場合と同じ手続によって本契約書の改正を承認したとき

12.3.8 見直し規定（第 8 条）

12.3.8.1 2016 年に、2016 年 2 月 20 日までの本契約の実績を調査し、（1）参加船主と油受取人の負担割合を査定し、かつ（2）本契約の効率、運用および成果について検討する。その後 5 年ごとに同様の調査検討を行う。

12.3.8.2 調査検討には油受取人の代表者および 92 年基金と追加基金の事務局の参加を受入れる。

12.3.8.3 船主あるいは油受取人の負担割合が 60%を超えた場合は、ほぼ均等の負担となるように対策を講じる。

12.3.8.4 そのような対策には次のものが含まれる：

- （1）損害補填額の増減
- （2）効率、運用および成果を改善するための契約改正
- （3）船主と油受取人の間の汚染費用負担に関する他の契約の締結あるいは修正
- （4）その他、ほぼ均等な負担割合を達成するために適切と思われる対策

12.3.8.5 もしいずれかの負担割合が 55%を超え 60%以下となった場合、上に述べる対策をとってもよいが、必須ではない。

12.3.9 契約期間と契約の終了（第 9 条）

12.3.9.1 この契約は、2006 年 2 月 20 日午後 12：00 GMT 以降に発生した事故に適用される。

12.3.9.2 本契約は、以下の条項の規定によって終結される場合を除き、92 年民事責任条約、92 年基金条約および追加基金議定書が実質的に大幅な改正が行われ、それが発効するまでの間有効である。

12.3.9.3 各参加船主は、次の各場合に、国際 P&I グループに本契約を終了する権限を付与することに同意する：

- （1）所属 P&I クラブが本契約に規定する損害補填をカバーしなくなったとき

- (2) 本契約が、特定の国で違法となった場合（ただし、違法とならないそのほかの国では引き続き適用される。）
- (3) 国際 P&I グループの再保険が十分なカバーを提供できなくなり、かつ世界の保険市場で同様のカバーを同様の条件で確保できなくなった場合
- (4) 国際 P&I グループが解散したとき
- (5) 参加船主の属する P&I クラブが何らかの事由でこの契約を実行することが困難になり、当該クラブが契約の終了を承認したとき

12.3.9.4 本契約の終了は、追加基金に通知してから 3 ヶ月後に発効する。

12.3.10 脱退（第 10 条）

12.3.10.1 参加船主が脱退する場合の手続：

- (1) 脱退する 3 ヶ月前に関係する P&I クラブに文書で通知する
- (2) 契約の改正に際し、以下の手順を経て脱退する：
 - (i) クラブが改正の承認を求めたときに反対する
 - (ii) クラブのメンバーによって改正が承認されてから 60 日以内に脱退の旨をクラブに文書で通知する
 - (iii) 脱退は、改正の発効の時点か脱退の通知がクラブに届いた時点か、いずれか遅いときに発効する。

12.3.10.2 参加船主が「関連船舶（Relevant Ship）」の船主でなくなった場合、同船主は直ちにこの契約から脱退したものとみなし、クラブはその旨を追加基金に文書で通知する。

12.3.10.2 参加船主が脱退しても、脱退以前の事故に関する権利と義務には影響を与えない。

12.3.11 追加基金の法的権利（第 11 条）

12.3.11.1 追加基金は、本契約の当事者ではないが、法的に強制力のある損害補填受取りの権利を有し、したがって自らの名義で参加船主に対して本契約に関する訴訟を提起することができる。

12.3.11.2 本契約の改正、修正あるいは取り下げに際して追加基金の同意は必要としない。

12.3.12 法域（第 12 条）

本契約の準拠法は英国法とし、本契約に関するすべての争いについて英国高等法院が排他的裁判権を持つ。

第三部：資料編

13 国際油濁補償基金が関与した事故

本章では、国際油濁補償基金（71 年基金、92 年基金）が関与した事故について概説する。また、2013 年 4 月 30 日現在で追加基金が関与する大規模油濁事故は発生していない。

13.1 71 年基金に関連する主な事故

船 名	事故年月日	事故場所・原因	流出量	補償支払額	船主補填額
Vistabella トリニダード・トバゴ籍 1,090 GT	1991 年 3 月 7 日	カリブ海 沈没	不明	€1.3 million £14,250	—
Haven キプロス籍 109,977GT	1991 年 4 月 11 日	ジェノバ イタリア 火災・爆発	不明	Lit 71,585 million FFr 24million	£2, ⁵ million
Aegean Sea ギリシャ籍 57,801GT	1992 年 12 月 3 日	ラコルーニャ スペイン 座礁	73,500 トン	Pts 6,387million	Pts 278,million
Braer リベリア籍 44,989GT	1993 年 1 月 5 日	シェトランド 英国 座礁	84,000 トン	£51.9 million	—
Keumdong N ^o 5 韓国籍 481 GT	1993 年 9 月 27 日	麗水 韓国 衝突	1,280 トン	KRW16.3 billion	KRW13 million
Illiad ギリシャ籍 33,837 GT	1993 年 10 月 9 日	ピロス ギリシャ 座礁	200 トン	Nil	—
Sea Prince キプロス籍 144,567 GT	1995 年 7 月 23 日	麗水 韓国 座礁	5,035 トン	KRW50.2 billion	KRW 7.4 billion
Yeo Myung 韓国籍 138 GT	1995 年 8 月 3 日	麗水 韓国 衝突	40 トン	KRW1,6 billion	—
Yuil N ^o 1 韓国籍 1,591GT	1995 年 9 月 21 日	釜山 韓国 沈没	不明	KRW 27.2 billion	—
Sea Empress リベリア籍 77,356 GT	1996 年 2 月 15 日	ミルフォードヘブン 英国 座礁	72,360 トン	£36.8 million	£1.8 million

船 名	事故年月日	事故場所・原因	流出量	補償支払額	船主補填額
Kriti Sea ギリシャ籍 62,678 GT	1996 年 8 月 9 日	Agiol Theodoroi ギリシャ 荷役誤操作	30 ト	€3.8 million	—
Nakhodka ロシア籍 13,159 GT	1997 年 1 月 2 日	隠岐の島沖合 日本 折損	6,200 ト	¥26.1 billion	—
Nissos Amorgos ギリシャ籍 50,563GT	1997 年 2 月 28 日	マラカイボ ベネズエラ 座礁	3,600 ト	US\$ 24.million Bs 360million	US\$ 1.8 million
Plate Princess マルタ籍 30,423 GT	1997 年 5 月 27 日	マラカイボ ベネズエラ 配管亀裂	3,2 ト	Nil	—
Katja バハマ籍 52,079 GT	1997 年 8 月 7 日	ル・アーブル フランス 栈橋激突	190 ト	Nil	—
Pontoon300 St. Vincent & the Grenadines 籍 4,233 GT	1998 年 1 月 7 日	シャルジャー UAE 沈没	8,000 ト	Dhs 7,900,000	—
Al Jaziah 1 Honduras 籍 681GT	2000 年 1 月 24 日	アブダビ UAE 沈没	100～200 ト	Dhs 6,400,000	—
Alambra マルタ籍 75,366GT	2000 年 9 月 17 日	タリン エストニア 船底腐食	300 ト	Nil	—

注 1 Vistabella、Aegean Sea、Iliad、Nissos Amorgos、PlatePrincess の各事故については未終結で 2012 年 10 月 31 日現在の補償支払い額を記載している。

13.2 92 年基金に関連する主な事故

船 名	事故年月日	事故場所・原因	流出量	補償支払額	備 考
Nakhodka ロシア籍 13,159 GT	1997 年 1 月 2 日	隠岐の島沖合 日本 折損	6,200 ト	¥26.1 billion	本事故は 71 FC と 92FC が適用された
Dolly ドミニカ籍 289 GT	1999 年 11 月 5 日	カリブ海 沈没	不明	€1.5 million	

船 名	事故年月日	事故場所・原因	流出量	補償支払額	備 考
Erika マルタ籍 19,666 GT	1999 年 12 月 12 日	ブルターニュ沖 フランス 折損	19,800 ト	€129.7 million	
Al Jaziah 1 Honduras 籍 681GT	2,000 年 1 月 24 日	アブダビ UAE 沈没	100~200 ト	Dhs 6,400,000	本事故は 71 FC と 92FC が適用された
Slops ギリシャ籍 10,815 GT	2000 年 6 月 15 日	ピレウス ギリシャ 爆発炎上	1,000 ~2,500 ト	€4 million	
Prestige バハマ籍 42,820 GT	2002 年 11 月 13 日	ガリシア沖 スペイン 折損	63,200 ト	€119.9 million	
Solar1 フィリピン籍 998 GT	2006 年 8 月 11 日	Guimaras 海峡 フィリピン 沈没	2,100 ト	PHP 987million	STOPIA2006 が適用された 最初の事故
Shosei Maru 日本籍 153 GT	2006 年 11 月 28 日	瀬戸内海 日本 衝突	60 ト	¥900 million	
Volgoneft139 ロシア籍 3,463 GT	2007 年 11 月 11 日	Kerch 海峡 ロシア、ウクライナ 折損	1,200 ~2,000 ト	Nil	
Hebei Spirit 中国籍 146,848 GT	2007 年 12 月 7 日	Taeon 沖 韓国 衝突	10,900 ト	Nil	

注 1 Erika、Prestige、Solar1、Volgoneft139、Hebei Spirit の各事故は未終結で
2012 年 10 月 31 日現在の補償支払い額を記載している。

14 用語解説

ASTM規格・試験法	American Society for Testing and Materialsの制定した規格と試験法。石油に関しては、世界で最も一般的に使われている。
バンカー条約	原・重油を貨物として積載するタンカー以外の船舶の燃料油（バンカー油）による汚染事故に関し、船舶所有者に厳格責任を課すとともに、その責任を一定限度に制限すること及び保険加入の強制などを定めている。2008年11月21日に発効。日本は未批准。ただし、日本では油賠法にてバンカー条約に準じた国内法を2005年3月1日より施行しており、強制保険の規定などバンカー条約より厳しい内容となっている。
CLC	「民事責任条約」を意味する略語。Civil Liability Conventionの頭文字をとっている。（条約の詳細は本文を参照）
CRISTAL	Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollutionの略。船主による民間補償制度TOVALOPを補足する補償制度として誕生。（本文3.3および3.4を参照）
EEZ	→ 排他的経済水域
FC	「基金条約」を意味する略語。Fund Conventionの頭文字をとっている。（条約の詳細は本文を参照）
HNS	Hazardous and noxious substances の略。Hazardousは「危険な」、noxiousは「有害な」、substancesは「物質」を意味し、危険有害物質と訳されている。 HNSを積載した船舶による事故に関して、①被害者への補償を規定した条約が「HNS条約」、②汚染防除について規定した条約が「OPRC-HNS議定書」であるが、両者はよく混同されるようである。（詳細については用語解説のそれぞれの項を参照）
2010年HNS条約 （未発効、わが国は未批准）	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 の略称。 国際油濁補償制度になぞらえて、LPG、LNG、石油、および化学品（これらを総称して「危険有害物質（HNS）」と呼ぶ）による事故の被害に対して補償する制度の設立を目指して作られた条約で、1996年にオリジナルの条約（1996年HNS条約）が採択された。船主の賠償責任と国際補償基金の設立を一つの条約に盛り込んであり、油濁補償の場合の民事責任条約と基金条約を合体したような形

になっている。国際油濁補償制度と異なり、人的被害、物的損傷に対しても補償される。

この条約の採択後、条約批准促進に向け様々な取組みがなされたが発効が進まないことから発効を促進するために2010年にIMOの外交会議が開催され、「HNS条約の2010年議定書」が採択された。この議定書では条約批准の阻害要因として特定された①梱包貨物の取り扱い②LNG会計への抛出者の定義③抛出貨物の未報告への対応につき改正され、この議定書によって改正された条約を2010年HNS条約という。

IG	(P&Iクラブの項を参照)
IGプール	(P&Iクラブの項を参照)
IMO	International Maritime Organizationの略。国際海事機関と訳されている。国際海運に関わる諸問題を協議する政府間の協力機構で、自由な通商の確保、海運の安全、海洋汚染の防止等を目的とする。国連経済社会理事会により設立された「政府間海事協議機関」(IMCO)を1982年に改称したもの。
IOPC Funds	International Oil Pollution Compensation Fundsの略。国際油濁補償基金と訳されている。71年基金条約、92年基金条約、および追加基金議定書に基づいてそれぞれに基金が設立されている。これら3つの基金をまとめてIOPC Funds(複数形)と呼ぶ。単一の事務局がこれら3つの基金の管理運営に当たっている。
ITOPF (旧トバロップ連盟)	International Tanker Owners Pollution Federationの略。当初はトバロップ協定(TOVALOP)を運営する機関として発足した。我が国ではトバロップ連盟と呼んでいた。協定が終了した後は、クレーム評価、汚染防除対策、環境アセスメント等に関するノウハウを持つ専門家集団として再出発した。会員であるタンカー船主の会費を主たる収入源として運営するNPOであるが、一般船舶の船主も準会員として迎えている。日本から3名が理事になっている。P&Iクラブおよび「基金」に対するクレームコンサルタントとして活動するほか、要請を受けて油やケミカルの汚染現場に出向いて防除対策の助言をしている。タンカー以外の船舶による汚染事故にも要請があれば出動する。
LLMC条約	→ 海事債権責任制限条約
MARPOL	→ 海洋汚染防止条約
OCIMF	Oil Companies International Marine Forumの略。石油会社国際海事評議会と訳されている。1967年のトリーキャニオン号の事故を契機に海洋汚染に対する関心が高まり、当初はCRISTALの制度設

計をする目的で世界の主要石油会社が自主的に集まり、1970年にロンドンで設立されたNPOである。その後、油タンカーおよび油ターミナルの安全促進を図るため安全輸送や安全荷役に関する各種ガイドブックの発行、検船システムの運営などのほか、海運国政府などに対して提言やロビーイングなども行っており、その活動は世界的に評価されている。石油海事協会もOCIMFの活動に協力している。

OPA 90

The Oil Pollution Act of 1990の略。エクソン・バルディーズ号が1989年にアラスカで起こした座礁・漏油事故を受けて、米国が1990年に独自に導入した油濁補償に関する連邦法。米国は国際油濁補償制度には参加していない。

対象はタンカーだけでなく、一般船舶および施設からの流出油による汚染も含む。タンカーおよび一般船舶の責任限度額は2009年7月以降、下記のとおり改正された。

- ・タンカー（ダブルハル）の責任限度額は、1総トン数当たりUS\$2,000として計算した額。ただし以下の額を最低額とする：
 - （1）3,000GTを超えるタンカーについてはUS\$17,088,000。
 - （2）3,000GT以下のタンカーについてはUS\$4,272,000。
- ・タンカー（シングルハル）の責任限度額は、1総トン数当たりUS\$3,200として計算した額。ただし以下の額を最低額とする：
 - （1）3,000GTを超えるタンカーについてはUS\$23,496,000。
 - （2）3,000GT以下のタンカーについてはUS\$6,408,000。
- ・タンカー以外の船舶については、1総トン数当たりUS\$1,000、ただしUS\$854,400を最低額とする。

OPA 90には、同法を施行する上で1986年に設立されたOil Spill Liability Trust Fundという基金を使うことができる、という規定がある。その用途は、政府関係機関の油濁対策費、および被害者が原因者から十分な賠償を受けられない場合の補償などで、1事故当たりの支払い限度額は10億ドルである。

OPRC条約

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 の略称。1990年に採択され、1995年に発効した。油濁事故に際して国際的に協力することが謳われ、締約国には油濁事故に対する国内的対策および国際協力の対策を策定する義務が課される。日本も加盟している。汚染の清掃等に関する条約であり、補償に関する条約ではない。

OPRC-HNS議定書

OPRC条約は油濁事故に対する対応についての条約であるが（「OPRC条約」を参照）、これをHNS（危険有害物質、「HNS」を参照）による事故に拡大することを取り決めた議定書。加盟国は、HNSが関係する事故についての国内的対策、および国際協力の方策を策定しなければならない。2000年に採択され、2007年6月14日に発効した。日本も加盟している。

P&Iクラブ

船主の第三者賠償責任および荷主への賠償責任をカバーするための船主間相互保険組合である。PはProtection（保護）の略で、第三者の身体、財物に損害を与えた場合の船主の責任を担保すること、IはIndemnity（補償）の略で、積荷の運送人としての運送契約上負った賠償責任を担保することを意味する。船主、船舶管理人、用船者等の賠償責任と費用を担保する船主間相互保険システムである。69年・92年民事責任条約に基づく汚染損害の賠償責任は通常P&Iクラブが保険者となっている。TOVALOP（3.2参照）による船主責任の保険もP&Iクラブが引受けていた。

1885年にロンドンに設立された Shipowners' Mutual Protection Society（Britanniaクラブの前身）が世界で最初のP&Iクラブである。日本では、「船主相互保険組合法」に基づいて1950年に日本船主責任相互保険組合（略称Japan P&I Club）が設立された。どの国のP&Iクラブに加盟するかは船主の自由選択である。現在、世界の主要な13のP&Iクラブが国際P&Iグループ（the International Group of P&I Clubs、略称IG）を組織し、Pooling Agreement（本項後段を参照）を結んでいる。IGによると、IG傘下のクラブで世界のタンカー数97%をカバーしている由である。

IGのメンバーである各クラブは、1事故につき900万ドル（*）までの損害については事故当事者の所属するクラブ自身が会員各社の拠出で賄う（これをクラブ・リテンションという）。900万ドルを超え、7,000万ドル（*）までのクレームは国際P&Iグループ間で相互に負担するプール・クレームとなり、さらにこれを超えるクレームについては国際P&Iグループが1契約者としてプールとなって再保険契約をロイズ・マーケットで締結している。こうした仕組みに組み込まれている状態を、STOPIA 2006およびTOPIA 2006では「IGプールに再保険されている」と表現している（12.2.3.2および12.3.3.2参照）。

IGのメンバーについては<http://www.igpandi.org/>を参照されたい。

（*）この金額は2013保険年度（2013年2月20日～2014年2月20日）契約ベースのものである。

P&I保険

船舶の運航にともなって生じる船主等の損害賠償責任を担保する船主間の相互保険。→P&Iクラブ

Protocol

→ 議定書

SDR

Special Drawing Right（特別引出権）のこと。固定為替制を基本とするブレトン・ウッズ体制を守るために、加盟国の準備資産を補完する手段として、国際通貨基金（IMF）が1969年に創設したもの。しかしその数年後、ブレトン・ウッズ体制は国際経済の流れに抗しきれず崩壊し、世界は変動相場制へ移っていった。その時点でSDRの当初の主目的は失われたが、以来SDRは専らIMFや国際油濁補償基金などの国際機関で経済価値を表す単位として使われている。当

初SDRの価値は金および米ドルにリンクしていたが、現在は、米ドル、ユーロ、英ポンドおよび日本円の加重平均によるバスケット方式で決定されている。本解説書で使用するSDRから日本円への換算レートは2013年4～5月の概ねの実勢レートである150円/SDRを採用した。

SOPF

Ship Source Oil Pollution Fundの略。カナダ独自の油濁補償基金。カナダは92年基金条約に加盟している。したがって92年基金の補償対象となる汚染被害については基金から補償を受けるが、基金の補償対象とならない汚染被害についてはSOPFが補償するシステムになっている。また92年基金に対する拠出金はSOPFが支払っている。SOPFの基金が不足する場合には油に課徴金を課して徴収するシステムになっているが、政府の利子補給もあり基金の運用益が潤沢で1976年以降徴収は行われていない。

TOVALOP

Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollutionの略。タンカー船主による自主的な油濁賠償制度。(3.2および3.4を参照)

海事債権責任制限条約

「海事債権についての責任の制限に関する条約」(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976)のこと。LLMCと略称される。1957年にIMCO(IMOの前身)が採択した船主責任制限条約の内容と名称を改め、1976年IMOが採択した。海難事故に係る船舶所有者の責任を、船舶の総トン数に応じた一定限度に制限することを定めた条約である。1996年に責任限度額を上げる決議書が採択された。日本は1996年議定書を既に批准しており、2006年8月1日に効力が発生した。1996年議定書による引上げ後の責任限度額は次のとおり：

<人的損害>

～ 2,000GT 2,000千 SDR
 ～30,000GT 上記+800 SDR/2千GTを超える1GT
 ～70,000GT 上記+600 SDR/3万GTを超える1GT
 70,000GT～ 上記+400 SDR/7万GTを超える1GT

<物的損害>

～ 2,000GT 1,000千 SDR
 ～30,000GT 上記+400 SDR/2千GTを超える1GT
 ～70,000GT 上記+300 SDR/3万GTを超える1GT
 70,000GT～ 上記+200 SDR/7万GTを超える1GT

2012年4月のIMO法律委員会において上記の責任限度額を51%引き上げる改正案が採択された。この新限度額は2015年6月8日に発効する見込みである。尚、改正予定の新限度額は下記のとおりとなる。

<人的損害>

～ 2,000GT 3,020千 SDR

	～30,000GT 上記+1,208 SDR/2千GTを超える1GT ～70,000GT 上記 +906 SDR/3万GTを超える1GT 70,000GT～ 上記 +604 SDR/7万GTを超える1GT <物的損害> ～ 2,000GT 1,510千 SDR ～30,000GT 上記+604 SDR/2千GTを超える1GT ～70,000GT 上記+453 SDR/3万GTを超える1GT 70,000GT～ 上記+302 SDR/7万GTを超える1GT
海洋汚染防止条約 (MARPOL73 / 78)	「1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) に関する 1978 年の議定書」を言う。トリーキャニオン号の油濁事故(1.1 参照)を受けて1973年に採択された海洋汚染の防止に関する条約が MARPOL73、それを1978年に改正したものが MARPOL73/78 である。海洋の汚染を防止するため、船舶からの廃棄物の投棄や汚染物質の流出を規制する条約で、本文と付属書から成る。油の排出基準、油タンカーの二重構造の採用等は本条約に基づく。条約の内容は我が国の「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に取り入れられている。
議定書	英語ではProtocolという。条約を改正又は追加するための条約など、他の条約に付随する条約をいう。なお英語のProtocolという単語にはそのほかに、議事録、外交儀礼などの意味もある。
金フラン (Gold Franc)	純度 1000分の900の金 65.5mgに相当する価値。ポアンカレフランともいう。フランというものの、フランスで流通していた法定通貨ではない。 69年民事責任条約および71年基金条約では当初補償限度額を金フランで規定していたが、76年議定書(1981年4月発効)によって1SDR=15金フランの換算値を用いてSDR表記するようになった。(本文2.1(3)および2.2(3)を参照)
厳格責任	→ 無過失責任
国際P&Iグループ	世界の主要P&Iクラブ13社で構成する組織。(詳細は用語解説のP&I保険の項を参照)
国際海事機関	→ IMO
国際油濁補償基金	→ IOPC Funds
総トン数 (Gross Tonnage)	船舶の大きさを表す最も標準的なトン数である。元来、船舶のすべての閉囲された場所の合計容積を示すもので、重さには直接リンクしない。「69年の船舶のトン数の測度に関する国際条約」(82年7

月発効)以前は、その容積100立方フィート(国内法1000/353m³)当たり1トンと単純計算していたが、条約発効以後は同条約に基づいて計算した閉囲容積に、その数値に応じて変化する係数を乗じて算出する一種の指標となった。これを「国際総トン数」という。国内法的にはこのほか、4000総トン未満の船舶に対する特定措置を織りこんだ「総トン数」も定められているが、油濁関係で使われるのは国際総トン数である。

純 ト ン 数 (Net Tonnage) 旅客又は貨物の運送の用に供する場所の大きさを表すトン数で、旧基準では総トン数から機関室等運送に供しない容積を控除して算出したが、「69条約の船舶のトン数の測度に関する国際条約」発効後は容積、旅客数、喫水と深さ、係数等の要素からなる計算式で算出する指標となっている。

条約トン数 (Limited Tonnage) 69年民事責任条約で、船舶のサイズに応じて船主補償責任限度額を規定するにあたって、船舶のサイズを測る単位として使われていたもの。(92年民事責任条約では総トン数 (Gross tonnage) が使われている。)
測度条約発効前の基準により算出された純トン数に機関室容積を加算した数値。

持続性油 (Persistent oil) 92年民事責任条約、92年基金条約および追加基金議定書の「油」の定義の中で使われている言葉で、揮発性の低い物質を主成分とする鉱物油を指す。船舶油濁損害賠償保障法の「油」の定義では「蒸発しにくい油」という表現が使われている。(8.1.2および11.2.1.1参照)

制限手続き 民事責任条約の規定により、船主は一定の手続を経て自らの油濁賠償責任を一定額に限定することができる。その手続を言う。
船主の申し立てにより、管轄裁判所は申立て人に基金の形成(責任限度額に相当する金額の供託)を命じ、管理人を選任して責任制限手続きの開始を公告するとともに、制限債権者(賠償請求者)等に通知する。期日内に届出をした債権者は、制限基金から裁判所が査定した損害額の配当を受ける。総額が不足するときは国際油濁補償基金が追加の補償を実施することになるため、国際油濁補償基金は、この制限手続きに参加するのが通例。

特別引き出し権 → SDR

排他的経済水域 Exclusive Economic Zone (EEZ) のこと。国連の海洋法会議が82年に採択した「海洋法条約」に規定する海域で、沿岸国にその海域(海底及びその地下を含む)において、天然資源(生物、非生物を含む)に関わる探査、開発、保存及び管理のための主権的権利、構築物の設置、利用に関する管轄権等を有する。更に沿岸国には同水域における海洋環境の維持保護、海洋の科学的調査に関する管轄権等も認められる。領海の基線から200海里まで。94年発効。わ

が国は96年に加盟した。

無過失責任

過失責任と異なり、損害の発生について故意、過失が無くとも賠償責任を負うこと。厳格責任とも言う。

15 様式等

15.1 抛出油一覧表

92 年基金第 4 回定時総会で、条約に規定する「抛出油 (Contributing Oil)」の定義を補完するものとして、抛出油に該当する油と該当しない油の具体例を示す次ページの一覧表が採択された。

油賠法で「特定油」と呼ばれているものはこの抛出油に該当する。

92 FUND/A.4/32

ANNEX I

List of Contributing Oil and Non-Contributing Oil

The following list of contributing and non-contributing oil is intended as a guide for contributors (see also note 6)

Contributing Oil*Crude Oils*

All naturally occurring crude oils
 Condensate^{<1>}
 Topped crudes
 Spiked crudes
 Reconstituted crudes

Finished Products

N°4 fuel (ASTM)
 Navy special fuel
 Light fuel oil
 N°5 Fuel (ASTM) - light
 Medium fuel oil
 N°5 fuel (ASTM) - heavy
 Bunker C fuel oil
 Heavy fuel oil
 Marine fuel oil
 N° 6 fuel oil (ASTM)
 Blended fuel oils by viscosity
 or sulphur content
 Bituminous emulsions and fuel oil emulsions^{<2>}

Intermediate or Process Stocks

Fuel oil blend stocks

Non-Contributing Oil*Crude Oils*

Natural gas liquids
 Condensate^{<1>}
 Casinghead naphtha
 Natural gasoline
 Cohasset-panuke

Finished Products

LNG and LPG
 Aviation gasolines
 Motor gasoline (petrol, essence)
 White spirit
 Kerosene
 Aviation kerosene
 - Jet 1A
 - No1 fuel (ASTM)
 Gas oil
 Heating oil N°2 fuel (ASTM)
 N°2 fuel (ASTM)
 Lubricating oil
 Marine diesel

Intermediate or Process Stocks

Straight run naphthas
 Light cracked naphtha
 Heavy cracked naphtha
 Platformate
 Reformate
 Steam-cracked naphtha
 Polymers
 Isomers
 Alkylates
 Catalytic cycle oil
 Reformer feed
 Steam cracker feed
 Gas oil blend stocks
 Catalytic cracker feedstock
 Visbreaker feedstock
 Aromatic tar

^{<1>}To be considered as 'non-contributing oil' if more than 50% by volume distils at a temperature of 340°C and at least 95% by volume distils at a temperature of 370°C, when tested by the ASTM Method D 86/78 or any subsequent revision thereof.

^{<2>}Quantity of emulsion received should be reported with no allowance for its water content.

15.2 特定油受取量報告書様式（第 5 号様式）

一暦年中に 15 万トンを超える「特定油」を受取った者は、油賠法第 28 条／油賠法施行規則第 10 条にもとづき、次ページに掲げる第 15 号様式によって国土交通大臣に報告することが義務付けられている。(11.3.2.1 参照)

第 5 号様式(第 10 条関係)

特 定 油 受 取 量 報 告 書

年 月 日

国土交通大臣

殿

氏名又は名称及び住所並びに
 法人にあってはその代表者の氏名 印
 郵便番号
 電話番号
 担当者の職名及び氏名

船舶油濁損害賠償保障法第 28 条第 1 項又は第 2 項の規定により、次のとおり報告します。

受 取 の 事 由	平成 年中の受取量	備 考
輸 入	トン	
そ の 他	トン	
合 計	トン	

- 注 1 用紙の大きさは、日本工業規格 A 列 4 番とすること。
- 2 法第 28 条第 2 項の規定により報告する場合は、油受取人ごとに別葉に作成し、備考欄に油受取人について次の事項を記載すること。
- (1) 氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名
 - (2) 郵便番号
 - (3) 電話番号
 - (4) 担当者の職名及び氏名
- 3 氏名を記載し、押印することに代えて、署名することができる。

16 関連ウェブサイトへのリンク

16.1 IOPC 基金関連

- 各条約のテキストー92 年民事責任条約、92 年基金条約、追加基金議定書
→ <http://www.iopcfunds.org>

＜検索方法＞

[Publications](#) → 「TEXTS OF CONVENTIONS-2011 EDITION」のタグを順次クリックしてダウンロードできる。

- クレームズマニュアル (Claims Manual)
→ <http://www.iopcfunds.org>

＜検索方法＞

[Publications](#) → 「CLAIMS MANUAL」のタグを順次クリックしてダウンロードできる。

- 各条約加盟国一覧
→ <http://www.iopcfunds.org>

＜検索方法＞

[About Us](#) → [Membership](#) → 「view list」 → 「List of Member States」のタグを順次クリックしてダウンロードできる。

- STOPIA 2006／TOPIA 2006 のテキスト
→ <http://www.iopcfunds.org>

＜検索方法＞

[About Us](#) → [Legal Framework](#) → 「STOPIA 2006 and TOPIA 2006」 → 「Text of STOPIA2006 and TOPIA2006」のタグを順次クリックしてダウンロードできる。

16.2 国内法令

- 船舶油濁損害賠償保障法／油賠法施行令／油賠法施行規則のテキスト
→ <http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/strsearch.cgi>

16.3 Oil Pollution Act of 1990 (OPA90)

→ <http://epw.senate.gov/opa90.pdf>

16.4 Ship-Source Oil Pollution Fund (SOPF)

→ <http://www.ssopfund.gc.ca>

国際油濁補償制度解説書第9版（2013年5月）

発行元 石油海事協会

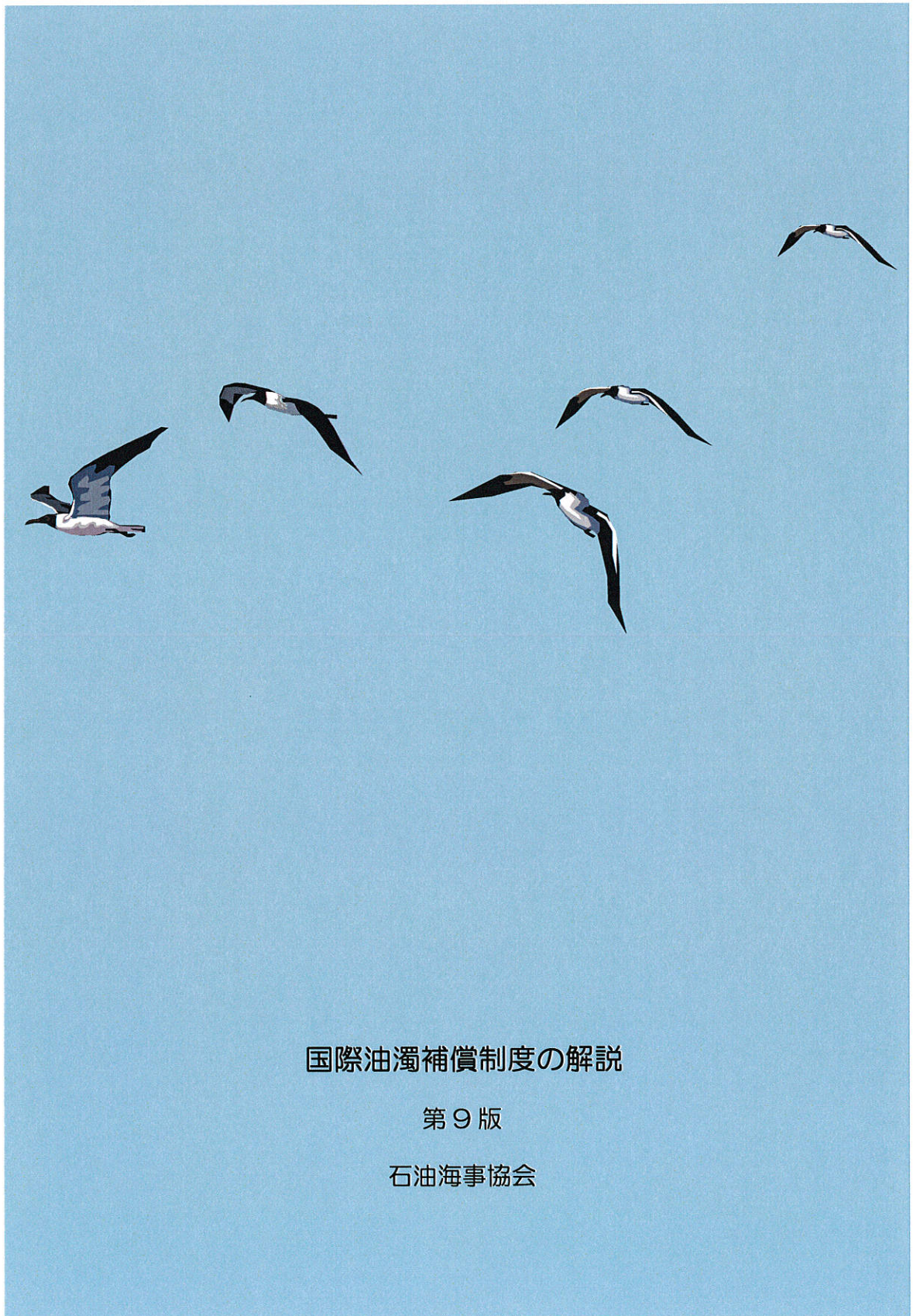
〒105-0004

東京都港区新橋5丁目26番8号 新橋加藤ビル3階

電話 (03) 3438 - 0975

ファックス (03) 3438 - 2683

Eメール pima@pima.gr.jp



国際油濁補償制度の解説

第9版

石油海事協会