

## 5・2 油濁損害賠償保障法の改正

日本沿岸域において、北朝鮮をはじめとする外国籍船が座礁等の事故を起こし、事故を起こした船主等が賠償や撤去費用、燃料油流出被害等について十分な資力（保険）を有しておらず、その船骸を放置するといった事件が複数件発生し自治体や国が費用を肩代わりするなど大きな社会問題となった。これに対し国土交通省は放置座礁船対策について、無保険船に対する規制のあり方、撤去費用/燃料油による油濁損害等の負担のあり方を中心に検討を行った結果、新たな法律を制定するのではなく、既存の油濁損害賠償保障法を改正することで対応することとした。

もともと油濁損害賠償保障法は、タンカーに関する CLC 条約等による規則を国内法に制定したものであるが、同改正法では、燃料油流出による一般船舶（タンカー以外の船舶）燃料油損害等に関する規定が新たに追加されている。

改正の概要は以下のとおり

対象船舶

国際総トン数 100 トン以上の以下の船舶（タンカーを除く）

- ・ 日本籍船：国際航海に従事する船舶
- ・ 外国船舶：わが国の港に入港する船舶

責任原則

不法行為上の過失責任ではなく、厳格責任主義（無過失責任）を採用。

責任主体

船舶所有者及び船舶賃借人が連帯して責任を負う。

保障契約の締結義務付け

船舶の燃料油による油濁損害、港湾法等の法令に基づく船骸撤去等の措置費用の支払いに関する保障契約の締結の義務付け。

保障契約証明書の本船への据え置き

保障契約が締結されていることを証する証明書の本船上据え置きの義務付け。但し、一定の保険会社（国際 P & I グループ加盟クラブ等）の保険の場合、同証明書の代わりに保険契約を証する書面の写しを備えることでこと足りる。

入港規制

保障契約が締結されていない船舶に対しての入港禁止

当協会では、放置座礁船への対策を講じることについて反対をするものではなかったが、上記のようにこれまで責任主体が登録船主であったものを、一般船舶油濁損害については、船舶所有者及び船舶賃借人にまで責任主体の範囲を拡大し、同責任主体全てが厳格・連帯責任を負うこととされるなど、当協会会員にも影響を及ぼす内容となっていたことから、本船に指揮・命令権をもたない定期傭船者まで責任を負うのは余りに実態を反映していないとし、船舶賃借人の定義から定期傭船者を除くよう要望書を国交省へ提出した。

しかしながら、当協会要望については、わが国商法上では船舶賃借人を規定しておらず、一方で船舶賃借人に定期用船者を含むとした判例もあり、商法の系列にある油賠法で船舶賃借人を定義す

ることは出来ないと言われた。

その後、同改正法は2004年4月14日の第159回通常国会で可決され、翌2005年3月1日に施行されることとなった。これに伴い、油濁損害賠償保障法は「船舶油濁損害賠償保障法」へと名称を変更した。

なお、同改正法では、2003年5月に開催された国際油濁補償基金（IOPCF）追加基金設立外航課意義において採択された、“1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する2003年の議定書”に係る改正も同時になされており、施行期日は、同議定書がわが国において効力を生じる日としている。