

4・2 油濁損害の補償制度

4・2・1 国際油濁補償基金

タンカー等からの油流出等で油濁損害が発生した場合、船主による民事責任条約（CLC）および油の受取人による国際基金条約（FC）により被害者への賠償および補償を行う制度が確立されている。

FCについては国際油濁補償基金（IOPC Fund）で対応が審議されており、平成 22（2010）年 6 月および 10 月に同基金会合が開催され、そのうち基金理事会では Erika 号、Prestige 号および Hebei Spirit 号をはじめとする油濁事故に関する対応が審議されたほか、基金総会では基金の運営全般に関する事項などについて審議された。

また、基金総会の下に設置された第 6 作業部会では、損害およびその額について十分な証明が出来ない数多くの小額請求について査定方法を確立すること、および補償金の過払いリスクを回避する手続きを確立することの問題について審議が行われた。

4・2・2 船舶燃料油被害の補償制度

平成 20（2008）年 3 月に明石海峡で起きた船舶衝突事故での燃料油の流出により、現行の船主責任限度額（1996 年海事債権責任制限条約、我が国船主責任制限法）を大きく超える被害が発生した。当該事故で責任限度額を超える部分については被害者補償がなされないため、十分な補償を行う制度についての検討が求められた。

このため国交省では、平成 21（2009）年 11 月より「船舶の燃料油被害の補償制度に関する検討会」を設置し、現行制度の下では十分な補償がなされない被害について、被害者補償の充実の観点から国際制度および国内制度のあり方を含めた検討が行われてきた。

同検討会には学識経験者、保険会社、関係省庁および当協会等が参加、国交省より提示された今後検討を要する補償制度のオプションとして、条約改正に基づく船主責任限度額の見直し、燃料油被害のための国内/国際基金の創設、これらに係るメリット、デメリットおよび課題を中心に議論が行われた。

平成 23(2011)年 2 月 28 日に開催された第 3 回検討会では、これまでの検討されてきた方策、および今後の進め方に関する「中間とりまとめ」が取り纏められた。これに伴い同検討会は実質的に終了となったが、閉会ではなく今後も必要に応じて再開することとされた。