

## 4.2 油濁損害の補償制度

タンカー等からの油流出等で油濁損害が発生した場合、船主による油濁民事責任条約 (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及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 (IOPCF) で対応が審議されており、平成 28 (2016) 年 4 月及び 10 月に同基金会合が開催され、そのうち理事会では 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、総会では以下をはじめ基金の運営全般に関する事項などについて審議された。

### 1. 仮払い

P&I クラブでは、被害者への早期救済を目的に補償の仮払い (条約義務には基づかない自主的な措置) を行い、それらが CLC の限度額を超える場合には、被害者より代位請求権を取得し基金からの払い戻しを受けることを慣習としてきた。

しかしながら、平成 26 (2014) 年 10 月の会合において、1971 年の基金条約 (以下 71FC) に係る Nissos Amorgos 号の補償 (平成 9 (1997) 年にベネズエラで起きた油濁事故) について、既に 71FC が失効していること、同補償には法的支払い義務がないことなどを理由に基金が P&I クラブへの払い戻しを行わないと決定。これを受け、国際 P&I グループ (IG) はこれまでの仮払いのやり方を見直す意向を示していた。

平成 27 (2015) 年 5 月以降、P&I クラブによる仮払い継続を望む基金事務局長と IG との間で複数回にわたり話し合いが持たれたが意見の相違は埋まらず、平成 28 (2016) 年 10 月には IOPCF 総会で協議グループ (Consultation Group / CG) が設置され、審議が行われた。その後、数回に亘る CG での審議の結果、平成 28 (2016) 年 10 月の総会において、IOPCF 事務局長と IG の間で仮払いに関する合意案を記載したテンプレートを取り交わし、その上で個別案件ごとに仮払いを行うか否かをテンプレートの修正も含めケースバイケースで IOPCF と個別 P&I クラブが判断することとしたいとの提案がされた。総会では、同提案は最善の解決策であるとして多くの国からの支持を得て基金事務局長に署名する権限を付与することが合意され、平成 28 (2016) 年末に署名が行われた。

### 2. 環境損害のための任意の追加基金創設に関する提案

環境損害の請求に関するガイドラインの検討が行われていることを踏まえ、欧州沿岸辺境地域会議 (CMPR) は、IOPCF 内に環境損害に特化した任意の追加基金を創設することを提案した。平成 28 (2016) 年 10 月の総会で同提案について議論され、同提案は IOPCF の権限外であること、また、現行制度で環境損害への補償はカバーされており、追加の補償を行うことは無用の二重構造を生むことから問題を複雑化させるだけであるなどの意見が出された。わが国政府は、同基金を IOPCF 内に創設することに強く反対するとともに、仮に IOPCF の外に創設する場合でも、現行制度で補償を提供する船主と油受取人に更なる追加負担を課すことになると指摘した。これらの意見を含め、同提案は締約国、業界団体から全く賛同を得られなかった。

### 3. STOPIA／TOPIA レビュー

STOPIA(小型タンカー油濁補償協定)および TOPIA(タンカー油濁補償協定)は追加基金設立に伴い、船主と油受取人との負担バランスを是正するために設けられた民間の自主協定である。IG は、両協定導入後 10 年目となる平成 28(2016)年、協定の規定に基づき、油濁損害への補償において双方の負担バランスが適用な釣り合いに保たれているか、過去 10 年間の事故データを基に分析を行った。その結果、船主側の負担が大きかったものの、今後の基金の拠出見込み、両協定導入前の負担バランスおよび導入に至った経緯なども勘案し、現行通り両協定を継続することを決定した。

なお、制裁条項を導入するとともに、次回以降のレビューを5年毎から10年毎とし、その際は STOPIA・TOPIA 導入後の全クレイムも考慮することなど一部修正がなされた。