

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(IOPC Fund)で対応が審議されており、平成 25(2013)年 4 月及び 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、71 年基金運営評議会において 71 年基金の清算について、基金総会の下に設置された第 7 作業部会において条約上の船舶の定義について、審議が行われた。

1. 71 年基金の清算について

71 年基金は、平成 14(2002)年 5 月に 71 年基金条約(71FC)が失効した後も失効前に発生した事故処理のため存続しているが、平成 24(2012)年 10 月の 71 年基金運営評議会において清算問題に係る勧告を行うための協議グループ(CG)の設置が決定され、同 CG を中心に清算についての検討が行われた。日本は、CG の勧告を支持して 71 年基金は可能な限り速やかに未解決クレームを処理のうえ残余資産を拠出者へ公平に分配・返還して早期に清算することが望ましい等の指摘を行い多くの賛同を得ており、71 年基金は可能な限り速やかに清算を進めることとして、IOPC 基金事務局長が法的問題および手続きについて IMO 関連部署と連携して研究を進めることとされた。

2. 船舶の定義について

タンカーを改造(エンジンの封印や推進装置の除去)して作られた油性廃棄物受入施設の事故に係る賠償請求事案において、締約国(ギリシャ)の最高裁判所が、IOPC 基金のこれまでの解釈と異なり同施設は 92 年責任条約(92CLC)および 92 年基金条約(92FC)上の船舶にあたりと認定したため、IOPC 基金は同判決に基づき同施設からの油濁汚染被害に対する補償を支払った。これを契機として浮体貯蔵施設(FSU)等をこれら条約上の船舶と解釈する可否かについて議論が行われおり、平成 23(2011)年 10 月の会合において、オックスフォード大学のロウ教授による条約解釈に関する報告書が提出されるとともにデンマークの Mrs Birgit Sølling Olsen を議長とする「船舶の定義」を検討する第 7 作業部会(WG7)の設置が決定された。その後、WG7 の第 1 回会合が平成 24(2012)年 4 月に、第 2 回会合が平成 25(2013)年 4 月に行われ、平成 25(2013)年 10 月の基金会合には「船舶の定義」について日本提出の文書 1 件を含む 7 件の提案文書が提出された。しかし同基金会合では、WG7 の議長より第 2 回会合の報告および WG7 の委嘱事項を修正したうえでの WG 設置期間の延長ならびに WG 議論を助けるための協議グループ(CG)の設置のみ審議し、その他提案文書等については別途開催する CG で議論することとされた。同基金会合では、WG7 議長より第 2 回会合について以下概要の報告がなされ、WG7 の委嘱事項の修正(内容は従前と同様)および設置期間の延長な

らびに CG の設置が多くの支持を得て了承された。

(WG7 議長報告の概要)

- ・ 第 2 回会合では、第 1 回会合で出された以下(a)～(e)の 5 つの質問のうち、3 つ ((b)、(d)、(e)) について合意に達した。

(a) FSOs 及び FSUs は 92CLC 第 1 条第 1 項の「船舶」の定義の範囲内にあるか。

→92CLC/FC に基づく船舶をケースバイケースで明確にすることを助ける解釈基準及び実務的解決を作成することは両方の立場から広く支持されるも意見の合意には至らず。WG7 議長は意見を合致させるために CG の設置を提案。(日本は従前の議論や決定及びロウ教授の分析を支持し FSU 等は 92CLC/FC の範囲外との立場。)

(b) 92CLC 第 1 条第 1 項に基づく「船舶」と位置付けられるために、船(vessel)が輸送のための航行を再開するまでに錨泊を続けることが許される合理的期間は 1 年であるか、また、そのような決定は事案の個別の事情を考慮して決定されるべきか。

→期間を定める提案は不支持で合意。

(c) 92 年基金総会は、STS で油の積替え作業に従事し、「恒久的又は半恒久的に」錨泊する船に積み込まれた油は 92FC 第 10 条第 1 項にいう抛出油とするべきという平成 18 (2006)年 10 月の決定を承認するべきか。

→意見の合意に至らず、WG7 議長は CG で取り扱うべき旨提案。(日本は平成 18(2006)年決定を支持。)

(d) 92 年基金総会は、IOPC/OCT10/4/3/1 のパラ 3.3 から 3.5 までに記載された「母船」は「恒久的又は半恒久的に」錨泊していないため、「母船」に積まれている油は 92FC 第 10 条にいう「受け取り」とならないということを決定するべきか。

→「母船」に積まれた油が抛出油とはみなされるべきではないとの提案を支持。

(e) 船が「恒久的又は半恒久的に」錨泊しているとみなされる合理的期間は 1 年か、そして、そのような船で受け取られた油は 92FC 第 10 条第 1 項にいう抛出油とされるべきか。また、そのような決定は事案の個別の事情を考慮して決定されるべきか。

→船が「恒久的又は半恒久的に」錨泊するとみなされるべきか否かを明らかにするために用いることができる特定の期間について合意できないことに合意。積まれて輸送される油が抛出油に当たらないとする主張についても支持。

- ・ WG7 議長は、ケースバイケースで「船舶」を定義することを支援するため加盟国が考慮できるクライテリアを CG の支援を得て設けることを提案した。
- ・ WG7 の検討結果は 92 年基金総会より IMO 法律委員会に連絡することとした。

なお、別途開催された CG では、スペイン提出の文書に記載された「トランスポート・チェーン」という概念を説明概念として利用することについて、好意的発言をする国が比較的多く見られたため、次回 WG(平成 26(2014)年 5 月)では、その概念を使いつつも、船舶の定義に入らないものを明確にしていくことになった。