

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(IOPCF)で対応が審議されており、平成 27(2015)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. 船舶の定義

条約上の補償対象となる船舶の定義について、その解釈に疑義がある場合の考え方を中心に 92 年総会の下に設置された第 7 作業部会で審議が行われてきた。

特に輸送に従事しない FSO/FSU(floating storage and offloading vessel / floating storage unit)を船舶に含めるか否かについて各国意見の隔たりは大きく合意は難しい状況であった。このため審議を当初の予定より延長し、平成 27(2015)年 4 月および 10 月の会合で継続審議の結果、作業部会での審議を集約した Working Paper が取りまとめられ、了承された。

[Working Paper の概要]

- ①条約上船舶に当たるもの当たらないものの例示的なリストを作成し、不明確なものについては海上輸送チェーン(Maritime Transport Chain)の概念を用いてケースバイケースで判断する。
- ②永久／半永久的に錨泊している船舶への Ship to Ship Operation で積み込まれた油は条約上の抛出油とする 2006 年基金総会決定を破棄する。
- ③本総会での決定に関するガイダンス文書の作成を基金事務局に指示する。

なお、ガイダンス文書については、新たな文章の作成は不要として反対意見もあったものの、シンプルなガイダンス文書の作成が大勢の支持を得ることとなり、次回会合で同文書の内容について審議することとなった。

2. 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した。これを受け、国際P&Iグループ(IG)はこれまでの仮払い制度を見直すことを示唆していた。

その後、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なかった。このため基金事務局長は同年 10 月の会合で平成 28(2016)年 10 月の総会で仮払いの問題について何かしらの提言を行うことを目的に協議グループ(Consultation Group)の設置を提案したところ、IG との緊密な連携が重要との考えから各国から広い支持を集め、同グループの設置が決定された。