

多国間の油流出事故における汚染被害に対する補償

チャオ・ウー博士
トーマスマラー(アメリカ)
環境問題関連法律担当者

はじめに

「EVOIKOS号」事故は、他国間にわたり油が流出したことから、CLC および基金条約の適用に関し興味深い問題を提起するものとなりました。この事故は、A 国の領海内で発生しましたが、その後 A 国だけでなく同国と隣接する B および C 国においても汚染被害またはその脅威をもたらしたのです。

このような状況のもと、様々な法体系が関与しています。ある海難事故が発生した場合、CLC 69 の加盟国 A と CLC 69 および FC 71 の加盟国 B、また、これらの条約のいずれにも加盟していない C 国において発生する汚染被害に対し損害賠償請求がなされる際、それぞれ異なる法体系が適用されることとなります。また、上記の 2 つの条約に留まらず、初期の CLC/FC および修正後の CLC/FC からなる 4 つの条約が関与する場合には、いっそう事態が複雑化することとなります。各条約間の関係により（各条約に規定される内容により）賠償請求に対する処遇も全く単純なものではありません。本日の私からの発表の主題は、このような複雑な状況における各条約の適用についてであります。

この問題に取り組む際、まず、「汚染被害」や「防止対策」といった特定のキーワードについて検討する必要があります。というのも、これらの条約は、「条約加盟国の領海を含む領域に発生する汚染被害、およびかかる損害を防止または最小限に留めるために講じられる防止対策に対してのみ適用する」ものであるためです。適用の一貫性をはかるため、これらのキーワードについて、CLC および FC において意図して同一の定義がなされているか注意することが重要です。

初期の CLC および FC において、「汚染被害」とは、「発生する場所がどこであれ、石油を運搬する船舶からの油漏れまたは流出による汚染により船外に発生する損失または損害のことであり、その防止対策に要する費用および、防止対策により発生する損失または損害を含むもの」と定義されています。「防止対策」とは、「事故発生後、汚染被害を防止しまたは最小限に留めるために、対応者の如何を問わず講じられるすべての妥当な対策」と定義されています。「事故」とは、「汚染被害を生ぜし

める、同一の原因を有するいかなる事故あるいは一連の事故」と定義されています。

修正後の CLC および FC において、「汚染被害」とは、「(a) 発生する場所がどこであれ、石油を運搬する船舶からの油漏れまたは流出による汚染により、船外に発生する損失または損害のこと。但し、かかる損害による利益の損失以外の環境的損害に対する補償は、実際に執り行われたかまたは今後執り行われる妥当な復旧対策の費用に限定される ;(b) 防止対策にかかる費用および防止対策により発生する損失または損害」と定義されています。「防止対策」については、初期の CLC/FC の定義と変わらず、「事故発生後、汚染被害を防止または最小限に留めるために、対応者の如何を問わず講じられるいかなる妥当な対策」と定義されています。しかしながら、「事故」の定義については、汚染被害を生ぜしめる重大かつ差し迫った脅威を防止しまたは最小限に留めるために講じられるいかなる対策である「防止対策」の定義に含まれるものとして修正されています。

これらの定義に従い、これらの条約は油流出の発生場所、または防止対策が講じられる場所に依存することなく適用されます。事実、これらの条約において「かかる油漏れまたは流出の発生現場がどこであれ」と明記され、また、FC 71 の前文において「どこであれ実施される」として、防止対策の許容範囲がさらに明確化され、強調されています。

重要なのは、実際に汚染被害が及ぶ場所なのです。油流出と汚染被害に差異が生じることから、場合によっては汚染被害に対する損害補償に何らかのトリックが生じます。

油流出が公海上で発生しても、汚染被害が加盟国の領海内に及ぶ場合には、これらの条約に基づきこのような損害に対する賠償請求は承認され得るものとなります。さらに申し上げますと、油流出が非加盟国の領海内で発生した場合であっても、汚染被害が加盟国に及ぶときは、これらの条約に基づき、その損害についての賠償請求に対し補償が認められます。

事実、我々は (CLC 69 および CLC/FC 92、CLC 92 および CLC 非加盟、CLC69、FC 71 および CLC 92 など) 損害賠償請求の処遇が多様化せざるを得ない、多国間の油流出事故に関する様々なシナリオを想定してみることができます。しかしながら、これを今ここで例証するには時間が足りません。その代わりに、多国間の油流出事故の典型的な一例である「EVOIKOS 号」事故のシナリオを取り上げ、これらの条約が損害賠償請求に対しどのように機能するかを説明したいと思います。

「EVOIKOS号」事故の場合、海難はシンガポール領海内で発生しましたが、汚染被害はシンガポールだけでなくマレーシアに及び、両国が賠償請求者となりました。

「EVOIKOS号」の事故発生時点でシンガポールとマレーシアの法的地位に違いがあったことから、両国が行った損害請求に対し全く異なる処遇がなされることとなります。この件については、セクション(A)で詳しく説明します。(私はここで「EVOIKOS号」事故を話の一例として取り上げているだけで、この報文は「EVOIKOS号」の一件で実際になされた特定の賠償請求に関する見解を述べるためのものではないことを申し上げておきます)

さらに、シンガポールにおいては、最近 CLC 92 が発効となりましたが、CLC 69 は引き続き 1998 年 12 月 31 日になるまで適用されます。シンガポールでは、それまでの 3 ヶ月と少しの期間、CLC 92 は CLC 69 と同様に適用することが可能ですが、FC 92 についてはまだ効力を生じません。「EVOIKOS号」事故と同様のシナリオに基づき、この期間に生じる汚染被害に対する賠償責任および補償については、セクション(B)で分析を試みます。

最後に、この中継期間が終了した後、シンガポールにおいて CLC 69 は効力を失い、CLC/ FC 92 の両条約が適用されることとなり、セクション(C)にその状況を述べることにします。

(A) 事故時における「EVOIKOS号」のシナリオ - 1998年9月18日以前の法的状況に関する分析

「EVOIKOS号」事故が発生したとき、シンガポールは CLC 69 の加盟国であり、一方マレーシアは CLC 69 および FC 71 の加盟国でした。先に申しました通り、これらの条約は「条約加盟国の領海を含む領域に発生する汚染被害、およびかかる損害を防止または最小限に留めるために講じられる防止対策」に適用するものです。CLC および FC において、それぞれどのような汚染被害および防止対策が損害賠償の対象になるのでしょうか？まず原則について確認し、それから補償手続の方に移ることにしましょう。

1. 原則

汚染被害に関していえば、シンガポール側の請求者は CLC 69 の規定に基づく補償を受け ることになり、一方マレーシア側の請求者は CLC 69 および FC 71 の両条約に基づく補償 を受けることができます。

しかしながら、この説明は、厳密な意味での汚染被害に関する答えにすぎず、つまり漁船の汚染、漁民における収入の損失、汚染地域に所在する特定の事業者における利益の損失など、汚染の結果請求者が被った損害だけを対象としたものです。しかしながら、実際には防止対策およびその費用も「汚染被害」の定義に含まれ、本条約において異なる対処がなされます。汚染被害を防止し、または最小限に留めるための適切な対策を促進することを目的として、これらの条約は、実施される場所がどこであれ、防止対策にかかる費用の負担を定めています。

従って、油流出が公海上で発生した場合、加盟国の領海内における汚染被害を防止し、または最小限に留めるため、公海上で実施された対策については、これらの条約に基づく補償の対象となります。油流出が非加盟国において発生し、その結果 CLC または CLC/FC の加盟国である隣国に汚染被害をもたらすかまたはその脅威を与える場合、非加盟国が実施した防止対策についても、加盟国における汚染を防止するという明らかな目的を有する場合に限り、これらの条約に基づく補償の対象となります。このような状況において防止対策が功を奏し、実際には加盟国において何の汚染被害も生じなかった場合であっても、CLC 第 9 条において「...領海を含むかかる領土における汚染被害を防止し、または最小限に留めるために防止対策が講じられる場合、賠償請求は、かかるこれらの条約の加盟国の法廷においてのみ、これを行うことができる」と規定されていることから、請求者は加盟国の法廷において、防止対策の費用について賠償請求を行うことができます。

では、ある事故が発生し、その防止対策がシンガポールで実施された場合において、その対策がシンガポールだけでなくマレーシアにおける汚染被害を防止しまたは最小限に留めることを目的としたときには、シンガポールが加盟している CLC だけでなく、マレーシアに適用される FC に基づく補償もなされるべきです。これは「防止対策」について FC も CLC と同じ定義を用いているからであり、つまり、FC の加盟国における汚染被害を防止しまたは最小限に留めるため、場所がどこであれ実施された対策ということになります。これがこれらの条約による仕組みです。

2. 手続（補償の手順）

これらの条約において最も特徴的な条項の 1 つは、比例配分のしくみを設定していることにあります。CLC 69 および FC 71 のいずれにおいても、許容される賠償請求額が支払可能な基金の額を超える場合、確定している請求額に対して請求者間で基金を比例配分するものとされます(注 1)。この比例配分はこれらの条約特有のしくみであり、請求者が公平に取り扱われることを保証するためのものです。さ

らに重要なこととして、これらの条約は事実上、船主における責任限度の権利を強めています。US OPA 90にはこれと同様のしくみがないために、賠償請求の決定に秩序がなく、船主は責任限度の権利を有していても全く保護されない状況となっています。

注1 CLC 69 第5条(4)およびFC 71 第4条(5)

以下の図は、比例配分の条項を適用し、CLCとFCの相互作用を考慮に入れることで、本条約が許容される賠償請求に対しどのように補償を行うかについて説明したものです。説明を簡略化するため、次のような条件を想定しています：

- 船主に対するIOPC基金による補償は適用とならない。
- 船舶の規模は補償限度額の上限に相当するものとし、すなわち1,400万SDRとする。
- 船主は責任限度をもつ権利を有する。
- 損害は任意に以下の3つのカテゴリーに分割される：(i)シンガポールにおける防止対策、(ii)物的損害、間接的経済損失、純経済的損失、および損害を受けた環境を回復するための費用を含む、シンガポールにおけるその他の損害、(iii)マレーシアにおけるすべての種類の損害。例として、これら3つのカテゴリーにおいて、それぞれ2,000万SDRずつが、許容される請求額となります。[表1.シンガポール(CLC 69)、マレーシア(CLC 69、FC 71)をご覧ください]

まず、CLCの限度額である1,400万SDRが、実施された対策、ならびにシンガポールおよびマレーシアの請求者がそれぞれ損害を被った汚染被害について許容される賠償請求に対し割り当てられます。この基金で賠償請求額のすべてを賄うことができない場合、この基金が請求額に比例して配分されます。シンガポールにおける汚染被害、シンガポールにおける防止対策、およびマレーシアにおける全ての損害に対する請求額はそれぞれ2,000万シンガポールずつと想定されていますが、この場合、それぞれ466万2,000SDRのみが船主の限度額から支払われることとなり、CLC 69の下では、いずれも1,533万8,000SDRずつが未払いのままとなります。

この状況で重要なこととして、シンガポールおよびマレーシアの法廷において許容される賠償請求に同じ基準が適用されない限り、CLCの限定基金においてさえ不公平な取り扱いがなされることがあり得ます。

次に、IOPC基金による支払があります。シンガポールはCLC 69のみの加盟国でFC 71には加盟していないため、シンガポールにおける汚染被害に対する賠償請求につい

ては、これ以上の補償を受け取ることはできません。しかしながら、防止対策に関するシンガポール側の請求者は IOPC 基金に対し、未払い分の賠償金額を請求することができます。実際にはマレーシアに汚染被害が及ばなかった場合であっても、シンガポールにおける防止対策がマレーシアにおける汚染被害を防止することを意図してなされたときには、FC に基づき補償の対象となります。

マレーシアにおいて発生する賠償請求については、汚染被害および防止対策について許容される賠償請求のうち、船主の限度額を受領の後に未払いとなっている部分は、最高補償額を限度として、IOPC 基金により支払われます。

ここで少し時間をいただいて、IOPC 基金による補償最高額について説明したいと思います。FC 71 の第 4 条 4 項(a)では、次のように規定されています。「本条項に基づき、いかなる一つの事故のために本基金により支払われる補償総額は限度を有し、加盟国の領域に生じた汚染被害に関し、本補償条約に基づく補償金額の総計および実際に支払われる補償金額は...6,000 万 SDR を超えない額とする」

マレーシアに生じた損害に対し、CLC に基づく限定基金により実際に支払われた金額は 4 66 万 2,000 SDR です。従って、この場合 IOPC 基金により支払われる最高補償金額は、6,000 万からこの 466 万 2,000 を差し引いた金額、すなわち 5,533 万 8,000 SDR ということとなります。ここで、IOPC 基金の最高補償金額を計算する際に、防止対策費用としてシンガポール側の請求者に船主の限定基金によりなされた支払分についても考慮されるべきであるとの議論が生じるものと思います。しかしながら、この点に関しては、本基金はむしろ柔軟に対応しようとするものと考えた方がよいでしょう。というのも、実施された防止対策のうち、どの部分がシンガポールにおける汚染被害を防止するためのもので、どの部分がマレーシアにおける汚染被害を防止するためのものであったかを判断することがむずかしいからです。また、FC の主な目的を考慮するなら、この議論は完全にしりぞけられる可能性もあります。本条約の前文に明示されている通り、FC の主たる目的は、許容される賠償請求を行う被害者に十分な補償を確保することなのです。

シンガポール側の防止対策、およびマレーシア側のすべての損害に対する賠償請求額が IOPC 基金によって支払われる最高補償額を超える場合には、前に申しましたように、確定している賠償請求額に従い、比例配分がなされることとなります。

結論として、「EVOIKOS 号」事故の発生時点におけるシンガポールおよびマレーシアの法的地位に基づき、マレーシアにおける汚染被害に対し賠償請求を行った個々の

請求者の方が、ほとんどのシンガポール側請求者よりもはるかに高い水準の補償を受け取ることができます。しかしながら、防止対策に関与したシンガポール側の請求者も、その活動がFC加盟国における汚染被害を防止しまたは最小限に留めるためのものであったのならば、IOPC基金による支払を受ける権利を持つことになります。

(B) 1998年9月18日から12月31日までの期間における「EVOIKOS号」事故のシナリオ - 現在の法的状況に関する分析

まず、シンガポールの法的地位について分析してみましょう。シンガポールは1997年9月18日を以ってCLC 92に、そして1997年12月31日を以ってFC 92の条約に加盟しました。これら2つの条約はそれぞれ、加盟した日から1年後に効力を発することとなります。しかしながら、シンガポールはFC 92に加盟した時点でCLC 69の廃棄を宣言したため、CLC 69が無効となるのは、FC 92が発効となる1998年12月31日になります。従って、シンガポールにおいては、1998年9月18日から12月31日になるまでの期間、2つのCLCが有効となる一方、FC 92についてはそれまで発効しません。

もし、この期間にタンカーの油流出事故が発生したら、シンガポールではどちらのCLCが適用となるのでしょうか？CLC 69およびCLC 92はいずれも、以下のように規定しています。「本条約は、署名の日において有効な、または署名、批准、加盟がなされるいかなる国際条約に取って代わるものである。但し、これはかかる条約が本条約と相容れない範囲に限られる。しかしながら、本条項のいずれも、かかる国際条約に基づき生じた非加盟国に対する加盟国の義務に影響を与えるものではない」この条約の条項に従う場合、汚染をもたらす船が籍を置く国における法的地位により、シンガポールにおいては以下の3つの状況が存在します：

1. 汚染をもたらすタンカーの船籍がいずれのCLC条約の加盟国でない場合、シンガポールはその国に対し、条約上対等の義務を負わないこととなります。従って、両CLCにおいて新たなCLCが従来のCLCに取って代わることが先の条項の前半部分で規定されていることから、CLC 92が適用されることとなります。

2. 汚染をもたらすタンカーの船籍がCLC 69の加盟国である場合には、CLC 69が適用となります。本条約の後半部分に従い、CLC 92は適用となりません。というのも、シンガポールはCLC 69の加盟国を船籍とする船に対し本条約を適用させるため、CLC 69により生じる条約上の義務を遂行しなければならないからです。

3. 汚染をもたらすタンカーの船籍が CLC 92 の加盟国である場合には、CLC 92 が適用となります。シンガポールが CLC 92 に基づき CLC 92 の加盟国を船籍とする船と対等な条約上の義務を遂行するためには、CLC 69 はこの状況から姿を消さなければなりません。

CLC 69 が適用となる場合、シンガポールおよびマレーシアにおける汚染被害に対する補償の手順については、セクション A で述べた通りです。

CLC 92 が適用となる場合（つまり、タンカーの船籍が CLC 69 の加盟国でない場合）補償の状況を述べる際にいくぶん説明が必要になるかと思えます。説明を簡略化するため、次のような条件を想定しました：

- 船舶の規模は補償限度額の上限に相当するものとし、すなわち CLC 69 が適用となる場合は 1,400 万 SDR、CLC 92 が適用となる場合は 5,970 万 SDR とする。
- 船主は責任限度の権利を有する。
- 損害は任意に以下の 3 つのカテゴリーに分割される：(i) シンガポールにおける防止対策、(ii) 物的損害、間接経済的損失、純経済的損失、および損害を受けた環境を回復するための費用を含むシンガポールにおけるその他の損害、(iii) マレーシアにおけるすべての種類の損害。例として、これら 3 つのカテゴリーにおいて、それぞれ 4 ,000 万 SDR ずつが、許容される請求額となります。

シンガポールは CLC 92 加盟国を船籍とする船に対し CLC 92 を適用せざるを得ませんが、マレーシアはこの船に対し何ら条約上の義務を負わないため、自ら加盟している CLC 69 および FC 71 を適用することになります。[表 2 は、これら 3 つの条約に基づく各賠償請求に対し、どのような処置がなされるかについて示したものです]

この状況において、汚染被害の賠償および防止対策の費用につき請求するシンガポール側の請求者は CLC 92 の規定に基づき補償され、一方、あらゆる種類の汚染被害につき賠償を求めるマレーシア側の請求者は、CLC 69 および FC 71 に基づき補償がなされます。シンガポールにおいて実施された防止対策について、CLC 92 により十分な補償がなされない場合には、シンガポール側にも CLC 69 および FC 71 に基づく補償を受ける権利が与えられます。但し、これらの防止対策がマレーシアにおける汚染被害を防止または最小限に留めるために実施されたものであることが条件とされます。

支払可能な基金が、許容される全ての賠償請求を十分満足させるものでない場合、新制度の CLC/FC においても、同様の比率配分がなされることとなります。

この例からわかることとして、1つの事故につき2つのCLCに責任を負うことになり、2つの限度額を設定しなければならないなど、船主およびそのクラブにおける負担が非常に大きくなる可能性があります。いずれのCLCにも加盟していない第三国が関与する場合には、船主に2つのCLCに第三国の国法を加え、3倍の責任が生じることもあります。船主に関していえば、船主側にこのような二重、三重の責任が生じることから、現在もはや存在しないCRISTALの利点が明らかなものとされます。CRISTALが今も有効であったなら、船主に対するその補償機能により、1つの事故における船主の責任限度は、大抵の場合、TOVALOPの付則に規定される最高限度額、つまり5,970万SDRを超えない額とされたでしょう。というのも、CRISTALを適用した場合、船主が5,970万を超えて最高1億2,000万まで賠償金を支払った場合、その金額が船主の元に返済されることになっていました。

(C) 1998年12月31日以降の「EVOIKOS号」事故のシナリオ - 今後の法的状況に関する分析

今年の12月31日より、シンガポールにおいてCLC/FC 92の両条約が発効となり、同日を以ってCLC 69がその効力を失います。そこで「EVOIKOS号」事故のような油流出事故が発生し、シンガポールおよびマレーシアに汚染被害をもたらす場合、これら4つの条約が持つ機能により、汚染被害に対しどのような補償がなされるのでしょうか？ [表3をご覧ください]

この場合、新旧2つの制度が別々に存在するため、法的状況はよりわかりやすいものとなります。シンガポールにおける汚染被害と防止対策については、92年条約の制度に基づく補償がなされ、マレーシアにおける防止対策を含む汚染被害については、従来のCLC/FC制度に基づく補償がなされます。シンガポールにおいて実施された防止対策については、CLC/FC 92により十分な補償がなされなかった場合、理論上はCLC 69およびFC 71に基づく補償を受ける権利が与えられます。しかしながら、防止対策に関する補償を求めるシンガポール側の請求者が、政府関係機関である場合は特にそうですが、92年条約の制度に基づき高額な補償を受け取った後で、CLC/FCの旧制度に基づくより低額の基金に対し賠償を求めるマレーシア側の民間の被害者と補償を取り合うようなことはしないでしょう。そんなことをすれば不評を買いかねません。

注目すべきこととして、CLC 92における防止対策は、CLC 69よりも解釈の範囲が広がっています。タンカーによる事故発生時に汚染を「防止する」ための即時的な行動を促進するため、CLC/FC 92は、汚染被害をもたらす重大かつ差し迫った脅威を

一掃するために実施される対策である、脅威一掃対策を承認しています。

先に申し上げた通り、新旧両制度がそれぞれ存在することにより、船主に対する責任が増し、その結果同一の事故について2倍の責任を負うこともあり、2つの限度額を設定しなければならない状況となっています。石油会社に関していえば、本基金への参加者が増えればそれだけ分担金の負担が少なくなります。2つのIOPC基金が存在しているということは、各基金に対する参加者の分割を意味し、その結果、分担金の負担がより大きくなっています。CLC/FC 92はその補償水準を高め、船舶からの油流出事故に対するより公平な解決を示しています。両条約は汚染被害に対する賠償請求者に対し、より適切な補償を提供しています。従って、各国が修正CLC/FCの方に加盟することが、今後請求者となり得る人々のためになるとされます。船主および石油会社に関していえば、世界が単一のシステムを採用することが、より彼らのためになるのです。

結論

「EVOIKOS号」事故のシナリオにおいて、シンガポールおよびマレーシアの両国がCLC/FC 92の加盟国であったならば、両国の賠償請求者は、それぞれの汚染被害に対する補償について同じ待遇を受けており、今まで説明してきました複雑な法体系は存在していないことでしょう。しかしながら、初期の条約に比べ、修正CLC/FCの方がより合理的かつ公平であることが立証されているにもかかわらず、世界全体としては、この先これらを統一した単一のシステムに移行していくであろうと考えることは非現実的であります。従って、本論文において検証されたある種の不公平や複雑な状況は今後も存続し、理解や柔軟性を示そうとする態度が、これらの条約を首尾良く実施する上で引き続き重要なものとなります。

表1. シンガポール(CLC 69) マレーシア(CLC 69、FC 71)

	シンガポールにおいて実施された防止対策 2,000 万 SDR	シンガポールにおける汚染被害 (防止対策を除く) 2,000 万 SDR	マレーシアにおけるすべての汚染被害 2,000 万 SDR
船主の CLC 69 限度額 : 1,400 万 SDR	1,400 万 x0.333 = 466 万 2,000 2,000 万 - 466 万 2,000 = 1,533 万 8,000 1,533 万 8,000 : 未払い	1,400 万 x0.333 = 466 万 2,000 2,000 万 - 466 万 2,000 = 1,533 万 8,000 1,533 万 8,000 : 未払い	1,400 万 x0.333 = 466 万 2,000 2,000 万 - 466 万 2,000 = 1,533 万 8,000 1,533 万 8,000 : 未払い
IOPCF 71 : 5,533 万 8,000 SDR = (6,000 万 - 466 万 2,000)	1,533 万 8,000 : 回収可能 *	さらなる補償なし	1,533 万 8,000 : 回収可能 *

● これら 2 つの項目における請求額が 5,533 万 8,000 SDR を超えていた場合 には、補償金額はそれぞれ比例配分により減額される。

SDR : (Special drawing rights of the International Monetary Fund) : 国際通貨基金の特別引出権。

表2. シンガポール(CLC 92) マレーシア(CLC 69、FC 71)

	シンガポールにおいて実施された防止対策 4,000 万 SDR	シンガポールにおける汚染被害 (防止対策を除く) 4,000 万 SDR	マレーシアにおけるすべての汚染被害 4,000 万 SDR
船主の CLC 92 限度額 : 5,970 万 SDR	5,970 万 x0.5 = 2,985 万 4,000 万 - 2,985 万 = 1,015 万 1,015 万 : 未払い	5,970 万 x 0.5 = 2,985 万 4,000 万 - 2,985 万 = 1,015 万 1,015 万 : 未払い	
船主の CLC 69 限度額 : 1,400 万 SDR	1,400 万 x0.203 = 300 万 1,015 万 - 300 万 = 715 万 : 未払い		1,400 万 x0.797 = 1,100 万 4,000 万 - 1,100 万 = 3,300 万 : 未払い
IOPCF 71 : 4,600 万 SDR = (6,000 万 - 1,400 万)	715 万 : 回収可能 *	さらなる補償なし	3,300 万ドル : 回収可能 *

* これら 2 つの項目における請求額が 4,600 万 SDR を超えていた場合には、補償金額はそれぞれ比例配分により減額される。

表3. シンガポール(CLC/FC 92)、マレーシア(CLC 69、FC 71)

	シンガポールにおいて実施された防止対策	シンガポールにおける汚染被害 (防止対策を除く)	マレーシアにおけるすべての汚染被害
船主の CLC 92 限度額： 5,970 万 SDR	補償あり	補償あり	
船主の CLC 69 限度額： 1,400 万 SDR	理論上は補償あり		補償あり
IOPCF 92： 7,530 万 SDR	補償あり	補償あり	
IOPCF 71： 4,600 万 SDR = (6,000 万 - 1,400 万)	理論上は補償あり		補償あり