

# Pontoon 300 事故と補償問題

小山内 智  
国際油濁補償基金

## パート

### 1 はじめに

当シンポジウムでは Pontoon 300 号事故がテーマの一つになっているが、ここにおられる石油会社の方々の多くは、PAJ シンポジウムに初めて参加されたと聞いているので、この機会に、日本の石油会社に対し IOPC 基金からの感謝の意を表し、初めに基金の目的と活動についてお話したい。

石油タンカーからの油流出による汚染損害に対する補償は、国際海事機関（IMO）の支援の下に作られた国際的な制度に基づいて管理されている。本制度の枠組みは、当初は、1969 年油汚染損害に対する民事責任に関する国際条約（1969 年民事責任条約）及び 1971 年油汚染損害に対する補償のための国際基金の設立に関する国際条約（1971 年基金条約）であった。この「旧」制度は、1992 年に 2 つの議定書により修正され、修正された条約は 1992 年民事責任条約及び 1992 年基金条約として知られている。1992 年条約は 1996 年 5 月 30 日に発効した。

1969 年民事責任条約及び 1971 年基金条約は多数の国により終了通告が出されており、重要性がなくなるため、本稿では主として「新」制度（すなわち、1992 年民事責任条約及び 1992 年基金条約）を取り扱うことにする。

1992 年民事責任条約は油汚染損害に対する船主の責任を定めており、船主に対する厳格責任の原則を規定し、強制責任保険制度を定めている。船主には、通常、所有船舶の総トン数に基いた限度額までの責任が課される。

1992 年民事責任条約の補足である 1992 年基金条約では、適用される民事責任条約に基づく補償が不適切な場合、被害者を補償する制度を制定している。1992 年国際油濁補償基金（1992 年 IOPC 基金または 1992 年基金）は、1992 年基金条約に基づいて制定された。1992 年基金は、1992 年基金条約に基づいて作成された補償制度の管理を目的に設立された世界的な政府間組織である。1992 年基金条約の締約国になることにより、1992 年基金のメンバー国になる。この組織の本部はロンドンにある。

1998 年 8 月 20 日現在、38 カ国が 1992 年民事責任条約の締約国に、また 36 カ国が 1992 年基金条約の締約国になっている。

### 2 1992 年民事責任条約

#### 2.1 適用範囲

1992 年民事責任条約はタンカーからの持続性油の流出によって生じた油汚染損害に適用される。

1992年民事責任条約は、本条約締結国の領土、領海または排他的経済水域（EEZ）またはこれに相当する地域における汚染損害をカバーする。タンカーの船籍及び船主の国籍は適用範囲の決定には関係ない。

汚染損害とは、汚染によって生じた損失または損害のことである。環境損害（環境の損傷による逸失利益を除く）に関しては、補償は汚染された環境を回復する合理的な措置のために実際に発生した、または発生すると考えられる費用に限定される。汚染損害の概念については、本条約（「防除措置」）の締結国の領土、領海または EEZ における汚染損害を防止または最小限に抑えるためのすべての措置が含まれる。油流出が発生しなかった場合であっても、汚染損害の脅威が深刻かつ切迫していた場合には、防止措置のために発生した費用は補償される。

1992年民事責任条約は、貨物として石油をバラ積で輸送するために建造または改造された航洋船の積荷または燃料油の流出に適用される。したがって、貨物積載タンカー及び空荷タンカーの両方（ドライカーゴシップを除く）に適用される。

非持続性油によって生じた損害は、1992年民事責任条約ではカバーされない。したがって、ガソリン、軽ディーゼル油、灯油等の流出は本条約の適用範囲では入らない。

## 2.2 厳格責任

タンカー船主には、事故によってタンカーから流出した油による汚染損害に対し厳格責任（すなわち、過失がない場合であっても責任を負う）がある。タンカー船主は、以下の場合においてのみ、1992年民事責任条約に基づいて責任を免除される。

- (a) 戦争行為、重大な自然災害による損害、または
- (b) 第三者の破壊活動に全面的な原因がある損害、または
- (c) 灯台またはその他の航行援助措置を維持する公共企業体の全面的な過失によって生じた損害。

## 2.3 責任限度

特定の条件下では、1992年民事責任条約に基づき、船主責任が限定される。その限度額は、(a) 5,000 総トンを超えない船舶については、300 万特別引出し権 (SDR) (400 万米ドル)、(b) 5,000 ~ 140,000 総トンの船舶については、300 万 SDR (400 万米ドル) プラス 5,000 総トンを超えるトン数についてトン当たり 420 SDR (557 米ドル)、及び(c) 140,000 総トン以上の船舶については、5,970 万 SDR (7,920 万米ドル) である<注 1>。これらの限度額を上げるには、1992年民事責任条約に基づく簡易手続がある。

船主の一身専属的作為または不作為による汚染損害の場合、意図的に損害を生じさせようとした場合、またはそのような損害が起こるであろうことを知りながら無謀にも行った場合、船主は責任限度の権利を剥奪される。

## 2.4 強制保険

積荷として 2,000 トン以上の持続性油を輸送するタンカー船主は、1992年民事責任条約に基づき、責任をカバーする保険をかけなければならない。タンカーは、保険適用範囲を証明する証書を携行しなければならない。1992年民事責任条約締結国の港またはターミナル施設を入出港する際に

は、1992年民事責任条約締約国でない船籍船に対しても証書を要求される。

1992年民事責任条約に基づく汚染損害に対する補償請求は、汚染損害に対する船主責任に財政的保証を提供する保険会社等に直接行うことができる。

---

注1：1992年条約における計算単位は、国際通貨基金により定義されている特別引出権（SDR）である。本稿では、SDRを1998年8月20日の為替相場により米ドル（1SDR = 1.32732米ドル）に換算している。

### **3 1992年基金条約**

#### **3.1 追加補償**

1992年基金は、下記の場合について、1992年民事責任条約で十分な補償を得られない1992年基金条約締約国の油汚染損害を受けた者に対し補償を支払う。

- (a) 本条約に基づく免責事項の1つを主張できるため、船主が1992年民事責任条約に基づく責任を免責される場合、または
- (b) 船主が1992年民事責任条約に基づく補償義務に対する財政能力がなく、かつ船主が掛けている保険が汚染損害の補償請求を十分に満たさない場合、または
- (c) 損害が1992年民事責任条約に基づく船主責任を超えている場合

以下の場合には、1992年基金は補償を支払わない。

- (a) 1992年基金の締約国でない国が受けた損害、または
- (b) 戦争行為または軍艦からの流出による汚染損害、または
- (c) 原告が、損害が定義に当てはまる1隻以上の船（貨物として石油をバラ積で輸送するために建造または改造された航洋船または被曳航船）による事故によって起こったことを証明できない場合

#### **3.2 補償限度額**

事故に対し1992年基金により支払われる最高額は、1億3,500万SDR（1億7,900万米ドル）である。但し、これには、1992年民事責任条約に基づいて船主（または保険会社）によって実際に支払われる総額が含まれる。1992年基金により支払われる最高額を上げるには、1992年基金条約に基づく簡易手続がある。

#### **3.4 1992年基金の資金調達**

1992年基金は、1992年基金条約の締約国で1暦年に150,000トン以上の原油及び重質燃料油（抛出油）を受入れる者に課される抛出金により調達される。

##### **抛出金の基準**

抛出金の賦課は、各抛出者に関する油の受入れ報告に基づいている。各国は毎年、自国の抛出義務がある者の住所氏名及びその者が受入れた抛出油の量を、1992年基金に連絡しなければならない。これは油の受入者が政府当局、国有会社または民間会社であるかに関わらず適用される。

抛出油は、海上輸送後締約国の港またはターミナル施設で受入れる度に計算される。受入量は海上輸送直後のタンクまたは貯蔵所の受入量による。この場合、積込場所は関係なく、外国から輸入される油、国内の他の港から輸送された油、または沖合の生産リグから船船で輸送された油である。また、他の港へ積み替えるために受入れられた油またはさらにパイプラインで輸送するために受入れられた油も抛出目的で受入れたものと見なされる。

#### 抛出金の支払

年次抛出金は、翌年の補償及び管理費用の支払予測に見合うように 1992 年基金により賦課される。各抛出者は受入れた抛出油のトン当たりの所定額を支払う。賦課額は毎年会議で決められる。

会議で年次抛出金の賦課が決定された後、理事が各抛出者に請求書を発行する。支払延期制度があり、会議で所定の年度の抛出金賦課総額が決定されるが、必要な場合は、所定の減額された金額のみ翌年の 2 月 1 日までに支払請求し、残額またはその一部は年の後半に請求することが決められている。

抛出金は各抛出者により 1992 年基金へ直接支払われる。各国にはその国の抛出者に課された抛出金の支払義務はない。但し、自発的に責任を受け入れた場合はその限りではない。

#### 抛出金額

1992 年基金条約では、各国の油受入者により支払われる抛出金の上限が決められている。この上限は、1992 年基金への抛出金賦課額の 27.5% と決められている。1992 年基金の全締約国が 1 暦年間に受入れた抛出油の総量が 7 億 5,000 万トンを超えた場合には、上限制度は適用されない。

油汚染損害への補償請求に対する 1992 年基金による支払額は年によって著しく変動しており、したがって抛出金額も変動している。下表は 1996 年～1997 年に 1992 年基金により課された抛出金を示したものである。

年次 抛出金	抛出金合計額		トン 当たりの 抛出金	100 万トン当たりの 抛出金
	£	£	£	£
1996 年	支払期日 1997.2.1:	4 000 000	0.0110440	11 044
	支払期日 1997.9.1:	10 000 000	0.0188066	18 807
1997 年	支払期日 1998.2.1:	9 500 000	0.0114295	11 430
	賦課延期最高額:	30 000 000	0.0000000 ( 賦課延期なし )	0

## 4 「旧」制度：1969 年民事責任条約及び 1971 年基金条約

### 4.1 1969 年民事責任条約

1969 年民事責任条約は 1975 年に発効された。1998 年 8 月 20 日現在、76 カ国が本条約締約国に

なっている。

1969年民事責任条約は貨物積載タンカーからの持続性油流出による油汚染損害の船主責任を決めるために採択された。本条約の主な特徴は、以下の点を除き1992年民事責任条約と同じである。

1992年民事責任条約と異なり、1969年条約では本条約の締約国の領土（領海を含む）内で被った汚染損害に限定されている。さらに、本条約は油流出事故発生後に生じた損害またはとられた措置にのみ適用される。したがって、本条約は単なる脅威除去措置（措置が成功して当該タンカーからの実際の油流出がない場合の防止措置）には適用されない。

1969年民事責任条約は貨物として実際に石油をバラ積で輸送している船舶（通常、貨物積載タンカー）のみに適用される。したがって、バラスト航海中のタンカーからの油流出、またはタンカー以外の船舶からの燃料油流出は1969年条約によってはカバーされない。

1969年民事責任条約では、汚染損害は汚染によって生じた損失または損害と定義されており、汚染された環境の復元には言及されていない。

1969年民事責任条約に基づく船主の責任限度は、1992年民事責任条約に基づく限度よりもはるかに低い。すなわち、船の総トン数1トンあたり133 SDR（177米ドル）または1,400万 SDR（1億8,600万米ドル）のいずれか低い方である。

1969年民事責任条約に基づき、補償請求者が事故は船主の一身専属的過失の結果発生した（「実際の過失または直接の契約関係」と立証した場合は、船主は責任を制限する権利を剥奪されることがある。

1969年民事責任条約に基づく汚染損害への請求は当該タンカーの登録船主に対してのみ行うことができる。これは、被害者が本条約の範囲外の補償を船主以外の者に請求することを排除しない。しかし、本条約は船主の使用人または代理人に対する請求を禁止している。船主には国家法に基づき、第三者に対して償還請求訴訟を起こす権利が与えられている。

## 4.2 1971年基金条約

1971年国際油濁補償基金（1971年IOPC基金または1971年基金）は、1978年に後者が発効した時に、1971年基金条約に基づき設立された。1998年8月20日現在、52カ国が1971年基金条約の締約国である。

1992年基金条約（第3.1項）に関し上記に述べられたことに相当する場合、1971年基金は、1969年民事責任条約に基づいて完全な補償を得ていない1971年基金条約締約国の油汚染損害を被った者に対し補償を支払う。

1971年基金によって支払われる事故1件あたりの補償総額は、1992年基金によって支払われる最高額よりはるかに低い。すなわち1969年民事責任条約に基づいて、船主（または保険会社）が実際に支払う総額を含めて6,000万 SDR（7,960万米ドル）である。

1971年基金で処理される大多数の事故においては、すべての支払請求が法廷で決められている。これまでに1971年基金に対する法廷訴訟は6件の事故だけに関して起こされた。これらの判例では、1969年民事責任条約及び1971年基金に基づいて支払われる最高額をはるかに超えた総額が請求

された。

上限制度はないが、1971年基金は1992年基金と同じ方法で資金調達されている。しかし、年次拠出金に加えて、1971年基金は（1992年基金と違って）この基金の締約国になった時に支払う最初の拠出金を課している。

## 5 結 論

1992年基金の締約国であることの利点をまとめると以下ようになる。タンカー関連の汚染事故が発生した際、防除作業または防止措置費用を負担する政府またはその他の行政機関、及び汚染による損害を被った民間組織または個人に対し補償が支払われる。たとえば、網を汚染された漁師は補償を受ける権利があり、所得損失に対する補償は漁師やシーサイドリゾートのホテル経営者に支払われる。1992年基金締約国内で被った損害であれば、タンカー船籍、油の所有者、または事故が発生した場所には関係なく支払われる。

多くの国が1969年民事責任条約及び1971年基金条約から脱退し、「旧」制度はその重要性を失うことになるであろう。さらに、1992年民事責任条約及び1992年基金条約は、いくつかの点において最初の条約より広範囲に適用されおり、補償限度額はさらに高くなっている。これらの理由により、各国政府は、民事責任条約及び基金条約（1969年及び1971年条約ではない）の1992年議定書に同意し、議定書（1992年条約）によって修正された条約の締約国になることを望むかもしれない。この議定書はその国に対し、同意書寄託の12ヵ月後に発効する。

すでに1969年民事責任条約の締約国になっている国は、1992年議定書に関する文書を寄託すると同時に条約の終了通告をするよう勧告されている。それによって、議定書が国内で発効する日に条約の終了が有効となる。

**付属資料**

民事責任条約及び基金条約の両 1992 年議定書に  
参加している国

1998 年 8 月 20 日現在

議定書が発効している国（従って 1992 年基金の参加国）	
オーストラリア	マーシャル諸島
バハマ	メキシコ
バーレーン	モナコ
キプロス	オランダ
デンマーク	ノルウェー
フィンランド	オマーン
フランス	フィリピン
ドイツ	韓国
ギリシャ	スペイン
アイルランド	スウェーデン
ジャマイカ	チュニジア
日本	英国
リベリア	ウルグアイ
批准書を寄託しているが、議定書を指定した日まで発効しない国	
アラブ首長国連邦	1998 年 11 月 19 日
シンガポール	1998 年 12 月 31 日
グレナダ	1999 年 1 月 7 日
クロアチア	1999 年 1 月 12 日
ラトヴィア	1999 年 4 月 6 日
カナダ	1999 年 5 月 29 日
アルジェリア	1999 年 6 月 11 日
ニュージーランド	1999 年 6 月 25 日
バルバドス	1999 年 7 月 7 日
ベネズエラ	1999 年 7 月 22 日

民事責任条約の 1992 年議定書に参加しているが  
基金条約の 1992 年議定書には参加していない国

1998 年 8 月 20 日現在

（1992 年基金には参加していない）

議定書が発効している国	
エジプト	スイス
批准書を寄託しているが、議定書を指定した日まで発効しない国	
シンガポール*	1998 年 9 月 18 日

\* シンガポールは 1998 年 12 月 31 日に 1992 年基金の参加国になる  
（上記の表参照）

1969年民事責任条約及び1971年基金条約の両方に参加している国

1998年8月20日現在

1971年基金条約を批准して(1971年基金に参加している)国		
アルバニア	ガイアナ	ポーランド
アンティグア - バーブーダ	アイスランド	ポルトガル
ベルギー	インド	カタール
ベニン	イタリア	ロシア連邦
ブルネイ - ダルサラーム	ケニア	セントキッツネヴィス
カメルーン	クウェート	セーシェル
中国*	マレーシア	シエラレオーネ
コロンビア	モルディヴ	スロヴェニア
コートジボワール	マルタ	スリランカ
ジブティ	モーリタニア	シリアアラブ共和国
エストニア	モーリシャス	トンガ
フィジー	モロッコ	トゥヴァル
ガボン	モザンビーク	アラブ首長国連邦
ガンビア	ナイジェリア	ヴァヌアトゥ
ガーナ	パプアニューギニア	ユーゴスラヴィア
指定した日に発効する終了通告書を寄託している国		
カナダ		1999年5月29日
ニュージーランド		1999年6月25日
インドネシア		1999年6月26日
バルバドス		1999年7月7日
ベネズエラ		1999年7月22日
クロアチア		1999年7月30日
アルジェリア		1999年8月3日

\* 1971年基金条約は香港特別行政地区だけに適用される。

1969年民事責任条約に参加しているが  
1971年基金条約に参加していない国

1998年8月20日現在

1969年民事責任条約を批准している国		
ベリーズ	グルジア	ペルー
ブラジル	グアテマラ	セントヴィンセント及び グレナディン
カンボジア	カザフスタン	サウジアラビア
チリ	ラトヴィア	セネガル
コスタリカ	レバノン	シンガポール*
ドミニカ共和国	ルクセンブルク	南アフリカ
エクアドル	ニカラグア	イエメン
エジプト	パナマ	
赤道ギニア		

シンガポールは1969年民事責任条約の終了(1998年12月31日より発効)を通告している。

## パート

### 1 事故

- 1.1 1998年1月7日、アラブ首長国連邦シャルジャ首長国のハムリヤ沖で、曳船ファルコン1号により曳航中のバージ Pontoon 300号(4,233総トン)から中質燃料油が流出した。このバージは高波と強い北西風の中で浸水し始めたと報じられており、油を流しながら浸水が進行していった。1月8日夜、バージはハムリヤの6海里沖で、水深21メートルの海底に沈んだ。
- 1.2 Pontoon 300号はセントビンセント島とグレナディーン諸島で登録され、船主はリベリアの会社であった。曳船ファルコン1号はアブダビで登録され、船主は同国市民であった。
- 1.3 Pontoon 300号は4,233総トンの平屋根バージで、満載時排水量は9,885トン、載荷重量は8,037トンである。このバージは、6列各4個の合計24個の浮力タンクを備え、二重中心隔壁構造である。また、潜水夫の報告によると、船首と船尾のバラスタタンクにディーゼル油を積んでいた形跡があった。
- 1.4 IOPC基金の運営委員会はPontoon 300号が1969年民事責任条約第1.1条に規定する「船舶」の定義に当てはまるか検討した。同規定の定義は「航洋船及びあらゆるタイプの被曳航船であって、実際に貨物としてバルク積の石油を輸送しているもの」となっている。同委員会は最も重要なことは実態であるとの見解を取っており、当該バージが実際に貨物として油をバルクである場所から他の場所へ輸送していたと言える」と指摘した。同委員会、Pontoon 300号は1969年民事責任条約の「船舶」の定義に当てはまると判定した。
- 1.5 IOPC基金運営委員会では、この事例の状況(保険証書が見当たらなかったこと及び浮力タンクを貨物用に使用していたこと等)を精査する必要があるとの意見が多くの委員から出されたが、1971年基金が請求者への補償支払いを優先すべきであると強調された。

### 2 防除作業

- 2.1 流出油は海岸線40km以上に広がり、シャルジャ、アジュマン、ウムアルクワイン、ラスアルハイマの4首長国に影響を与えた。最も影響が大きかったのはウムアルクワインで、アルナカアにビーチホテルと漁港があった。
- 2.2 最初の流出後の6日間は、油は沖合を漂流していたが、1月13日になると、強い向岸風によって漂流油は岸に運ばれ、砂浜と隣接する植物に堆積した。沖合に残っているのは、沈没した残骸から少量づつ流出し続けている油だけになった。
- 2.3 中質燃料油は自然分散性があり、磯での自然分散によって海岸線に堆積した油量は大幅に減少した。
- 2.4 当初は、流出油は殆ど処理されず、責任者も明確でなかった。1998年1月9日に厚生大臣が連邦環境庁(FEA)長官としての権限で議長を務めた会議が開かれ、FEAが、国境沿岸警備隊(FCGS)と地方自治体の支援を受けて、流出対応活動の調整を行うことが明確にされた。しかし、FEAによる防除活動の調整と管理は人員・資機材等と資金の不足によって進まなか

った。陸上の防除作業は、FEA の調整の下で、アブダビ国営石油会社(ADNOC) 、ドバイ石油会社、ラムナルコ社(現地の請負業者)、フェアディール社によって行われた。回収された油性廃棄物は内陸の処分場に運ばれた。1月24日になると、この作業に配分された政府資金が底をつき、海岸防除作業はすべて中断された。

- 2.5 7週間中断した後、海岸防除作業は、1998年3月12日にラムナルコの100人の作業員で再開された。6カ所の防除作業場所が確認されている。

### **3 影響を受けた資源**

#### **3.1 海洋資源研究センター**

- 3.1.1 農林漁業省が運営するウムアルクワインの海洋資源研究センターは商業的に重要な魚と蝦を養殖し、科学的な調査研究を行い、水産養殖分野での訓練と促進を行なっている。センターは4基の大型屋外タンク、多数の小型タンク、地元の海洋生物の教育用水族館を運営している。1月8日の時点ではカウルウムアルクワインの入口チャンネルに油があったので、センターの海水取入口が完全閉鎖された。その後は、この施設では再循環ポンプと通気装置を使用してタンク内の水質を維持した。日中の満潮時には海水取入口に漂流油がないことを確認できたので、1月10日、海水井戸からの汲上げが再開された。しかし、浮遊していた油滴が海水とともに施設内に入った可能性がある。
- 3.1.2 連続的な海水汲上げの中断によってマングローブラグーンと排水溝が部分的に干上がった。1月10日、ラグーンへ更に油が流入しないようにするため、及び潟の水位を維持するために、仮設の堰を2カ所設置した。しかし、1月13~14日の大潮時に、マングローブ地域全体に浮遊油が押し寄せ、マングローブの根がひどく汚染された。一般に認識されているように、油まみれになったマングローブは自然に回復すると思われたので、個々のマングローブの木の浄化は行わなかった。

#### **3.2 伝統的漁業**

この油汚染の影響を受けた地域には多くの漁村があり、漁業は小型船で、網と釜を使って行われている。また、生きたままで釜に捕らえられた魚の保管や飼育用の多数の浮遊式の囲いがある。ウムアルクワイン地域には主な魚市場が2箇所ある。

#### **3.3 淡水化プラントと発電所**

- 3.3.1 流出油が海水取入口近くに来たためシャルジャの淡水化装置は1月12~14日の間閉鎖された。また、この淡水化装置から供給を受けているシャルジャの水ボトリング会社も1~2日間、閉鎖されたと報じられている。
- 3.3.2 アジュマンの淡水化装置は1月7日に閉鎖され、取水口にオイルフェンスを展張し、防護スクリーンを設置した後、1月10日に操業が再開された。しかし、1月12日~19日には再び閉鎖された。新聞報道から判断すると、この2度にわたる閉鎖によって国内で深刻な飲料水不足が発生したということはなかった。アジュマン市の水は大部分、井戸から供給されており、淡水化装置は夏期等の需要が多い時期に補完として使われるものであると報じられている。

3.3.3 発電所やその他の工業施設への海水供給に支障が生じたという報道はなかった。

### 3.4 観光

ウムアルクワインのホテルの前の砂浜が極度の油汚染を受け、ホテルの予約に深刻な影響が出たと報じられている。

## 4 補償請求

- 4.1 1998年10月1日時点で、10件の補償請求が来ている。防除作業に関連した請求であり、総額 7,370,158.95 デイルハム (約 3 億円) である。現在、1971 年基金の専門家が審査中である。
- 4.1 10 件のうち 7 件は FEA が請求しているもので、総額 5,215,717.18 デイルハム (約 2 億 1,000 万円) である。
- 4.1 残りの 3 件はラムナルコが 1998 年 3 月 12 日～6 月 10 日に実施した作業に関連して請求したもので、総額 2,154,441.77 デイルハム (約 8,600 万円) である。この請求は 2,153,230.89 デイルハムで決着し、支払額を 50% から 75% へ引き上げると言う運営委員会の決定を受けて、合意金額の 75% が支払われた。

## 5 1971 年 IOPC 基金の支払額

- 5.1 請求総額が、1969 年民事責任条約と 1971 年基金条約に基づく支払可能金額(6,000 万 SDR。約 4,800 万ポンドに相当) を上回るかどうか不確定であるため、運営委員会は 1998 年 2 月の会合において、1971 年基金に基づく支払いを、当面、基金の専門家が支払時点で査定した各請求者の実際の損失または損害の 50% に制限すると決定した。
- 5.2 運営委員会は 1998 年 4 月の会合で支払額を 75% に引き上げた。

(P.1)

民事責任に関する協定 (CLC)

適用範囲

油汚染損害\*、持続性油\*\*

積載状態のタンカー\*\*\*

\* ある国の領海で被った油汚染損害

油汚染損害は、予防措置を含む

\*\* 持続性油--原油、燃料油、重ディーゼル油、潤滑油

非持続性油--ガソリン、軽ディーゼル油、灯油

\*\*\* バラスト状態での航海は対象外 (しかし、1992年の条約では対象とされた)

タンカー以外の船舶の燃料油は対象外。

(P.2)

協定に規定された限度額

100万英ポンド

92 FUND Step II

92 FUND Step I

92 CLC

71 FUND

69 CLC

船舶トン数 (単位: 1,000トン)

(P.3)

責任限度額

船舶トン数の1トン当たり 133 SDR (207米ドル)

あるいは、

1,400万 SDR (2,200万米ドル) の何れか小さい方の金額

権利主張者が、事故が個人の過失 (「実際の過失または当事者間の関係」) の結果発生したものであることを証明した場合には、オーナーは、その責任限度を設定する権利を失う。

(P.4)

1992年の協定

小型船舶のオーナーに対する特別な責任限度額

限度額の大幅な増額

5,000 グロス・トン未満: 300万 SDR

5,000 グロス・トン以上、14,000 グロス・トン未満: 300万 SDR +

追加トン数当たり 420 SDR

14,000 グロス・トン以上: 5,970万 SDR

(P.5)

適用範囲の拡大

地理的な範囲の拡大--EEZ

未積載タンカー

単に脅威を除去するための措置

汚染損害の新たな定義

国の分担額の制限 (27.5%)

(P.6)

IOPC ファンドの組織  
総会（全ての加盟国）  
理事会（加盟 15 カ国）  
事務局- ディレクター

(P.7)

IOPC ファンドの資金調達  
拠出金-  
ある国で海上輸送を行ってから 1 歴年以内に  
15 万トン超の対象原油（原油と重燃料油）を受け取った者に賦課される。

(P.8)

拠出金の賦課-  
個々の拠出者の原油の受け取りに関する報告に基づく。  
報告書は、政府から IOPC ファンドに提出される。  
拠出金は、個々の拠出者から直接 IOPC ファンドに支払われる。

(P.9)

対象原油は、海上輸送後、ファンド加盟国の港湾またはターミナル設備で受領される度に、  
拠出金の目的で計算される。  
\*\* 受領--物理的な受け取り

(P.10)

IOPC ファンドは次の場合に補償金を支払う。  
1. 船舶オーナーが責任を免除されている場合。  
2. 船舶オーナーが自己の義務を全額支払うことができず、かつ、その保険金が不十分な場合。  
3. 損害額が船舶オーナーの責任限度額を超えている場合。

IOPC ファンドは次の場合には補償金を支払わない。

1. 非加盟国における損害の場合。
2. 損害が戦争によるものの場合。
3. 権利主張者が、損害が 1 隻またはそれ以上の船舶による事故で生じたものであることを証明できない場合。

(P.11)

IOPC ファンドは、下記の場合には補償金を支払う義務はない。  
損害がオーナーの意図的な違法行為によるものであるか、  
あるいは、  
当該船舶が、個人の過失により、特定の協定に規定された条件を遵守しなかったことによるものである場合。  
(SOLAS、MARPOL、LL、COLREG)

(P.12)

請求の解決

IOPC ファンドの機能は、油汚染損害の被害者に対し、可能な限り迅速に補償金を支払うことである。

請求の共同評価など、P&I クラブとの協力。

請求を解決することに関して、ディレクターに付与された権限

小規模な事故の場合

(250万 SDR--390万米ドル--を限度)

個人および中小企業の場合

(66万7,000 SDR--100万米ドル--を限度)

理事会の事前承認は不要。

(P.13)

請求の受け入れ

受け入れ可能な請求 - 汚染損害と予防措置の定義に該当するもの。

システムが機能するためには、定義の統一的な解釈が重要。

(P.14)

請求の受け入れに関するファンドの方針は、加盟国によって確立された。

それぞれの請求は固有の特徴を備えているので、その固有のメリットに基づいて検討する必要がある。

請求は、損失または損害の金額が実際に証明された範囲内に限って受け入れられる。

証拠は、IOPC ファンドに対して、固有の意見を形成する可能性を与えなければならない。

特定の状況を考慮し、文書に関する要求に関しては柔軟に対処する。

(P.15)

財産に対する損害

汚染された財産を洗浄するコスト

磨滅による控除の対象になる交換コスト

派生的損失

財産の汚染によってオーナーまたはユーザーが被った収入の喪失

(P.16)

防除作業

陸上および海上

ほとんどの場合、予防措置と見做される。

合理的な措置のコストは受け入れられる。

予防措置によって生じた損失または損害は受け入れられる。

評価は、客観的な基準に基づいて行われる。

技術上の合理性は、措置を講じる決定を下した時点で得られた事実に基づいて評価される。

(P.17)

人件費、および、設備・資材を賃貸借または購入するコスト

洗浄コスト、および、洗浄機器の修理コスト

作業で消費した資材の補充

残余価値の控除を行う。

(P.18)

固定費

コストが該当する防除期間に密接に対応しており、しかも、間接コストを含んでいない場合

には、固定費の合理的な割合を受け入れる。

(P.19)

純粋な経済的損失

財産が汚染されなかった個人が被った収入の喪失

漁業従事者やホテル経営者などが汚染による影響を受けた場合に限り、受け入れる。

汚染と損失の間に合理的な関連性がなければならない。

(P.20)

基準

活動と汚染が地理的に近接していること。

当該資源に対する経済的な依存の程度。

代替的な供給源またはビジネス機会があるかどうか。

影響を受けた地域における経済活動の集中度。

(P.21)

海洋環境を元に戻すために取られた措置

受け入れ可能。

措置のコストは合理的でなければならない。

措置のコストは、達成された成果、あるいは、合理的に期待される成果に比較して、高すぎ  
てはならない。

措置は、適切かつ合理的な成功見通しがあるものでなければならない。