

国際的責任・補償体制に関する最近の動向
追加基金と 1992 年条約の見直しについて

長谷部 正道
法務審議官
Legal Counsel

International Oil Pollution Compensation Funds 1971 and 1992

PAJ Oil Spill International Symposium 2004

Tokyo, Japan
27 February 2004

はじめに

タンカーからの油流出によって引き起こされた油濁損害の補償に関する国際体制は、国際海事機関（IMO）の支援の下で採択された二組の条約に基づいている。この体制の枠組みは、当初は「油による汚染損害についての民事責任に関する1969年国際条約」（1969年民事責任条約）と「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する1971年国際条約」（1971年基金条約）によるものであった。これらの条約は、それぞれ1975年と1978年に発効している。

この「旧」体制は、ふたつの議定書によって1992年に改正された。改正後の条約は「1992年民事責任条約」及び「1992年基金条約」として知られる。1992年の両条約により、補償の限度額は引き上げられ、適用範囲の拡大が図られた。1992年の両条約は1996年5月30日に発効した。

民事責任条約は、油濁損害に関する船主の賠償責任を規定したものである。この条約は船主の厳格責任の原則を定め、強制賠償保険を制度化した。船主は通常、賠償責任を船舶のトン数に応じた金額に制限することが認められている。

基金条約は民事責任条約を補完するもので、適用される民事責任条約に基づく補償が十分でない場合に、被害者に追加補償を行うための体制を確立している。1971年と1992年の基金条約はそれぞれ、補償体制を管理するための政府間組織、即ち、1971年国際油濁補償基金と1992年国際油濁補償基金（1971年及び1992年IOPC基金）を設置している。国家はいずれかの基金条約に加盟することで、それら基金の加盟国となる。これら組織の本部はロンドンに置かれている。

1971年基金条約は2002年5月24日に失効した。従って、本報告書では主として「新」体制、即ち1992年民事責任条約と1992年基金条約について言及する。

2003年12月15日現在、94カ国が1992年民事責任条約に、また86カ国が1992年基金条約に加盟している。<1>

1992年の両条約および1969年民事責任条約の加盟国は添付資料に示した通りである。

<1> 43カ国が依然として1969年民事責任条約の加盟国となっている。

国際補償体制と IOPC 基金に関する情報は、「基金」のウェブサイトから入手可能で、サイトの URL は <http://www.iopcfund.org> となっている。

1992年の両条約の特徴

1992 年の両条約が適用されるのは、それぞれの条約加盟国の領土（領海を含む）および加盟国の排他的経済水域（EEZ）、または同等の領域における油濁損害（即ち、汚染により生じた損害）である。

1992 年条約に定義された「油濁損害」は汚染によって生じた損害で、これには「防除措置」、即ち油濁損害を予防または最小限に食い止めるための措置の費用も含まれる。

1992年の両条約は、貨物として油を大量に輸送する船舶、即ち一般的に、油を積載したタンカーおよび特定の状況下における空荷タンカーからのバンカーオイルの流出に対しても適用される。1992年の両条約は、タンカー以外の船舶からのバンカーオイルの流出には適用されない。

タンカーの所有者は、事故の結果、そのタンカーから流出した油によって生じた油濁損害に対して厳格な責任を負う（即ち過失がなくても賠償責任を負う）。船主は、次のいずれかを証明した場合に限り、民事責任条約に基づく賠償責任を免除される。

- (a) 損害が、戦争行為、敵対行為、内乱、暴動または深刻な自然災害により生じたものである場合。
- (b) 損害が、もっぱら第三者の破壊行為によって生じたものである場合。及び
- (c) 当該損害が、もっぱら灯台その他の航海支援施設の維持における当局の過失によって生じたものである場合。

特定の条件の下で、船主はその賠償責任を船舶のトン数に応じた金額に制限することが認められている。1992 年民事責任条約では次の通りとなっている。

- (a) 総トン数が 5000 トン未満の船舶については、451 万 SDR（660 万米ドル）。<2>
- (b) 総トン数が 5000 トンから 14 万トンまでの船舶については、451 万 SDR（660 万米ドル）に加え、1 トン増加するごとに 631 SDR（923 米ドル）。そして、
- (c) 14 万トン以上の船舶については、8977 万 SDR（1 億 3100 万米ドル）。

<2> 油濁条約における計算単位は、国際通貨基金が定義する特別引出権（SDR）である。本報告書では、2003年12月15日に適用された交換レート、即ち 1 SDR = 1.46262米ドルというレートをもちいてSDRから米ドルへの換算を行った。

1992年条約の下で船主が賠償責任を制限する権利を剥奪されるのは、当該の油濁事故が、損害を発生させようとする船主の個人的な意図や過失によったり、船主がそうした油濁損害が発生する恐れのあることを知っていたり不注意から油濁損害が生じたことが証明された場合である。

1992年民事責任条約に基づく油濁損害に関するクレームは、問題となっている船の登録所有者に対してのみ行うことができる。これは、被害者が船主以外の者からの補償を条約の枠外で請求する道を閉ざすものではない。しかしながら、1992年民事責任条約は、船主の被用者または代理人、船舶の水先人、傭船者（裸傭船者を含む）、船舶の管理者もしくは運航者、または救助活動を行う者、もしくは防除措置を取る者に対するクレームを禁じている。

事故 1 件当たり1992年基金から支払われる補償金は合計20,300万SDR（29,700万米ドル）に制限されている。これには1992年民事責任条約に基づき船主（またはその保険者）から実際に支払われる合計額も含まれる。

1992年基金には、全加盟国の代表から構成される総会が設けられている。総会は、1992年基金を統轄する最高機関であり、年に1回の通常会期を持つ。総会は、執行委員会（加盟国15カ国からなる）のメンバーを選出する。この委員会の主要な機能は、クレームの解決案を承認することにある。<3>

1992年基金と1971年基金は、英国ロンドンに拠点を置く合同事務局を有しており、26名の職員を擁している。

1992年基金の財源

1992年基金の財源は、1992年基金条約の加盟国の中で、1暦年のうちに15万トンを超える原油および重油（抛出油）を受け取った者に対して課される抛出金である。

抛出金の年額は、1992年基金により、翌年の補償支払い見積り額および事務経費を満たすことができるように徴収される。各抛出者は、受取った抛出油1トン当たりの特定の金額を支払う。徴収する金額は、毎年総会で決定される。

抛出金は、各抛出者から1992年基金に直接抛出される。国は自主的に責任を引き受ける場合を除き、その国の抛出者に課せられた抛出金については責任を負わない。

<3> 清算期間については、1971年基金はすべての前加盟国から構成される運営評議会により統括される。

日本の石油業界は 1992 年基金に対する主要な拠出者となっており、全拠出額の 20% を支払っている。イタリアの石油業界が 11% を支払って第 2 位の拠出者であり、これに韓国、オランダ、フランス、イギリス、シンガポール、スペイン、カナダ、ドイツ、オーストラリア、ノルウェー各国の石油業界が続く。

1971 年基金条約の失効

1992 年条約が 1996 年に発効した後、1969 年民事責任条約および 1971 年基金条約については多数の国が脱退を宣言した。1992 年基金に加入し、1971 年基金から脱退する国が増えるに従い、「旧」体制はその重要性を失った。

改正前の 1971 年基金条約の第 43.1 項に基づき、条約は加盟国が 3 カ国を下回った時点で失効することとなっていた。多数の加盟国が 1971 年基金条約からの脱退を宣言したが、予見可能な将来において加盟国が 3 カ国を下回る事態は起こりそうに見えなかった。そうした理由から、2000 年 9 月に外交会議が開かれ、議定書が採択された。同議定書に基づくと、加盟国が 25 カ国を下回った時点、或いは残留する加盟国の受取る拠出油の総量が 1 億トンを下回ったことを総会（またはそれを代行する組織）が確認した日から 12 カ月が経過した時点で、1971 年基金条約は失効することとなっている。

1971 年基金条約の脱退宣言が最近多くなされたことにより、この条約は加盟国が 25 カ国を下回った 2002 年 5 月 24 日の時点で失効した。1971 年基金条約は、この日より後に発生した事故については適用されないが、1971 年基金条約が有効であったときに発生した事故から生じたクレームについての補償は継続して実施する。そうしたクレームへの支払いが完了した段階で、1971 年基金は解散する。解散までにはまだ数年間を要すると予想される。

クレームの解決

クレームの実際

IOPC 基金は、1978 年に設立されて以来、約 130 件の事故に係わった。IOPC 基金は約 8 億米ドルを補償金として支払っている。

これらの事故の大半について、クレームはすべて法廷外で解決されている。これまで、少数の事故についてのみ基金に対しての訴訟手続きが取られている。

これまでで合計支払い金額の最も大きかった事故は次の通りである。即ち、エーゲアン・シー号（スペイン）4900 万米ドル、ブレア号（イギリス）7300 万米ドル、シーエンプレス号（イギリス）4900 万米ドル、ナホトカ号（日本）1 億 7900 万米ドル、エリカ号（フランス）6800 万米ドル、及びプレステージ号（スペイン）7100 万米ドル、となっている。

求償の容認

1992 年基金が求償者に補償金を支払うのは、そのクレームが妥当なものであり、1992 年基金条約に定められた基準に合致する場合に限られる。この目的で、求償者に対しては、説明資料・請求書・領収証、及びその他クレームの裏付けとなる文書を作成することにより、自らのクレームの妥当性を証明することが義務付けられている。ほとんどの場合、基金は求償者に対し、当該のクレームが受入れられるものか、また受入れられる場合は損害の額はどれだけか、を基金が判断するために必要となる情報を網羅した請求申込書（Claims Form）を提供している。

1992 年基金にクレームを受入れてもらうためには、クレームが実際に生じた支出に基づいていること、当該支出と事故の間に関連性があること、および当該支出が合理的な目的のために生じたものであること、を証明する必要がある。

クレームが受入れられるどうかに関し、IOPC 基金は相当の経験を積んでいる。クレームの解決に関連し、IOPC 基金は、「汚染から生じた損害」とされている「油濁損害」の定義が意味するところについて特定の原則を設けている。1971 年基金の作業部会は 1994 年、1969 年民事責任条約、1971 年基金条約および 1992 年議定書の範囲内での求償容認基準について詳細な検討を行った。作業部会の報告書は、1971 年基金の総会で承認された。1992 年基金の総会は、この報告書は求償受入れ可能基準についての方針の基盤をなすものである、とする趣旨の決議を採択した。

1971 年基金および 1992 年基金の総会は、条約が確立した補償体制が機能するためには、「油濁損害」の定義について統一的な解釈が不可欠であるとする見解を表明した。この問題に関する IOPC 基金の立場は、クレームの容認性に関する原則の問題に限られず、クレームが原則についてのいかなる疑問も提起しなかった場合にも実際の損失や損害の測定に適用される。

適用に統一性を持たせることが重要であることは明らかである。それは、ひとつの加盟国の石油業界が他の加盟国における清掃活動のコストと経済的損失について金銭的負担を負うこ

とによる。統一性と一貫性が合理的に高い水準で確保されなければ、加盟国間で大きな緊張が生じ、国際的補償体制が適切に機能しなくなるリスクが存在する。

1992年基金は、事案に固有の状況に照らし、各クレームを自らの理非に基づいて検討する。求償受入れ可能性の基準は採用されているものの、そこには一定の柔軟性が認められており、これによって基金が新たな状況や新たな種類のクレームを検討することが可能となる。一般的に、法廷外での解決を容易にするため、基金は実践的なアプローチを採用している。

広く関心の持たれているクレームの認容性についての決定は、IOPC 基金の年次報告書に報告されている。

国際的補償体制の妥当性について検証

1992年条約に基づく最大補償額の増加

2000年10月、IMOの法務委員会は、特別措置により、1992年民事責任条約および1992年基金条約に規定された限度額を約50.37%引き上げるふたつの決議を採択した。この改正は2003年11月1日に発効した。

引き上げられた船主責任の限度額については2ページに記載した通りである。

1992年基金条約に対するこの改正により、1992年条約に基づいて補償される合計額は2億300万SDR（2億9700万米ドル）となった。

1992年補償作業部会

2000年4月、1992年基金の総会は作業部会を設置し、1992年民事責任条約および1992年基金条約によって確立された国際補償体制の妥当性について検討することとした。補償体制は多くの場合に上手く機能してきたものの、不十分な点もあるという主張がなされていた。

最大補償水準

作業部会の論議の過程で、多くの加盟国が、国際補償体制の信用を維持するために、最悪の油流出事故であっても被害者に対して完全な補償の実行を確実なものとするように、最大補償水準は十分に高くあってしかるべきである、との立場を主張した。しかしながら、2000年

10月にIMOで採択された金額、即ち2003年11月1日以降は2億300万SDR（2億9700万米ドル）となる最大補償総額を更に上回る引き上げを行う必要はないとする加盟国もあった。

このような見解の相違に鑑み、作業部会は任意加入の第三層を設ける案を検討した。これは、議定書によって「追加補償基金」を創設するというもので、「追加基金」は1992年民事責任条約および1992年基金条約に基づく最大補償額を超える部分を追加的に補償することとなる。

海運・保険・石油の利益代表者は基本的に「追加基金」の枠組みを支持した。しかしながら、油流出に対する補償の負担については海運業界と石油業界による共同負担を維持することが重要であるという点が主張された。

P&Iクラブの国際グループは1992年基金に対し、P&Iクラブは船主の支援を受けてひとつの提案を準備中であると通知した。その提案は、1992年民事責任条約に基づく小型船舶用賠償額の上限の任意の引き上げについてで、これは提案されている「追加基金」に関する議定書を批准した国においてのみ適用されるというものである。引き上げの正確な額は決定されていないが、小型船舶についての限度額は450万SDR（660万米ドル）から約2000万SDR（2900万米ドル）に引き上げられる見通しである。

追加補償基金の創設を検討するために、2003年5月12日から16日にかけて、ロンドンにおいてIMOの主催による外交会議が開催された。交渉は難航したが、そうした「追加基金」を創設する議定書が採択された。この議定書の要点は以下の通りである。

- ・ 議定書に加盟した国における油濁損害のために使用できる合計補償金額は、1992年条約の下で2003年11月1日より利用できることとなる2億300万SDR（2億9700万米ドル）を含め、7億5000万SDR（10億9700万米ドル）とする。
- ・ 追加基金は、議定書を批准した国における石油受取人の拠出金により賄われる。
- ・ 議定書は、いわゆる拠出金の「上限条項」と称される規定を含んでいる。これは、ある暦年にいずれか特定の加盟国が受取った拠出油について支払われる拠出金の合計額は、徴収される全拠出金の20パーセントを超えることはない、というものである。この上限条項は、追加基金の加盟国が受取った拠出油の合計量が10億トンに達するか、或いは議定書の発効日から10年目のいずれか早い方の時期まで適用される。
- ・ 拠出金計算上の目的で、追加基金の各加盟国が受取る拠出油は最低でも合計100万トンとみなされる。

- ・ 議定書は、ある暦年に合計で4億5000万トンに達する抛出油を受取る、最低8カ国が批准してから3ヵ月後に発効する。
- ・ 議定書は、それが発効した後に発生した事故に対してのみ適用される。

現在、多くの国において批准手続きが進められている。欧州連合の運輸相理事会は、欧州連合加盟諸国としては、出来れば、2004年6月30日までに追加基金議定書を批准すべき旨を決定した。ノルウェーも、批准に必要となる立法措置を準備中である。議定書は2004年の後半には発効する可能性がある。

環境損害および環境調査

1992年条約に基づき、環境の損傷（かかる損傷からの利益の喪失は除く）に対する補償は、実際に取られた、或いは取られる予定の適切な環境復元措置の費用に限定される。

2001年、総会により設置された作業部会は、環境損害を共有資産の侵害として捉え、これを補償対象に加える考え方を導入しようとする提案を検討した。これは、ある国が加盟している他の条約の下での国際的権利を根拠としてその国に補償を行なおうというもので、補償額は1992年基金によって採択された手続きに従って実施される環境影響調査の結論に基づいて決定される。作業部会は更に、環境損害に関する1992年基金の方針を変更し、求償者が経済的損失を被る事案だけに補償を限定することを止め、理論的モデルを通じて算出された補償額も認めるという提案も検討した。

これらの提案は、1992年の両条約における「油濁損害」の現在の定義を超えるものと考えられたことから、受入れられなかった。環境の復元および環境影響調査研究の費用に関するクレームの受入れに関し、「油濁損害」の現行定義の範囲内で何が可能かを検討すべきである旨が合意された。環境損害の問題を長期的に詳しく検討することについても支持があった。

基金は1994年、油流出後の環境調査のための費用、および汚染された環境の復元措置のための費用に対するクレームの認容性に関する基準を定めた。

2002年の4月から5月にかけて作業部会は、かかるクレームの認容性に関して適用される基準の再検討を行った。作業部会は、「クレーム便覧」の関連章の修正文言を作成し、それは2002年10月の総会で承認された。この修正文言の目的は、そうしたクレームに関して適用さ

れる基準を1992年の両条約における「油濁損害」の定義の法的枠組みの中で明確化することになった。

船主の責任問題および関連問題

作業部会が1992年民事責任条約における船主の責任問題および関連問題についての規定を修正すべきか否かを論議した際、見解に大きな隔たりがあることが明らかとなった。

船主およびその保険者の代表は、船主の責任に関連する問題は、油濁汚染の被害者の立場を危うくすることになるものであることから、再び議論すべきではない、との見解を示した。彼らによれば、1992年の両条約はもともと効率的な補償体制の創設を意図したものであり、海運の質を確保し、或いは有罪当事者を制裁するためのものではない、と主張した。更に、船主責任に関係する規定のいかなる修正も条約法上の深刻な問題を引き起こす、と主張した。ふたつの業界、即ち海運と貨物の両業界に課せられる負担の均衡を維持することがなによりも重要であることが強調された。1990年から1999年の間に発生した油流出事故に関する分析によれば、現在の体制でこれらふたつの部門による衡平な共同負担が実現されていると言う。彼らは、小型船舶に適用される限度額を任意ベースで約2000万SDR（2900万米ドル）に引き上げるという海運業界の提案はこの均衡を維持するものであり、この問題は、「追加基金」を設立するための議定書が発効してから3年から5年間が経過した後に、経験に照らして再検証すべきであると主張した。

石油業界の代表者は、国際補償体制によって油濁損害を被った人々は速やかに補償を受けることが保証されるべきであるが、この体制は海事安全の向上と油流出事故件数の減少という一般的な目的と整合性のとれたものであるべきであると主張した。安全で耐航性のある船を維持するのはもっぱら船主の責任であることが強調された。「追加基金」がもっぱら油受取人の資金で賄われる限り、基金の設立によって後者の目的が疎かにされるかもしれないとの見解が示された。更に、「追加基金」が油受取人の資金に恒久的に依拠するものであるのなら、その体制に対する船主および油受取人の貢献の間の均衡を歪めるだけであろうという主張もなされた。そうした「追加基金」により質の悪い船主は自らの行為が招く事態から保護され、その結果、自分たちの船舶の質や作業の水準を向上させるための誘因が与えられない、というのが石油業界の見解であった。現在の均衡を維持するためには、船主の限度額を引き上げるか、或いは「追加基金」によって提供される第三層補償に船主も参加すべきである、との主張がなされた。

多くの基金加盟国が、追加基金を創設する議定書と小型船舶に対する限度額の任意増額についての提案の短期的利点を認める一方で、依然として現在の体制を長期的かつ厳しく捉え、確たる法的基盤の上に、船主の関与度を一層と高めることの必要性を論じた。

いくつかの加盟国は、船主の財政的負担は、2003年11月から、それまでより既に50パーセント高められ、また小型船舶については任意の増額が提案されている次第で、更にそれを超えての負担の増加は正当化できないとの見解を述べた。これらの国はまた、トン数に応じた金額の制限は海運法で既に定着したものであり、民事責任条約がその他の海事補償条約と矛盾しないことが肝要であると主張した。

2003年2月、作業部会は、船舶業界と石油業界間に、石油流出の財政的負担を両者が過去どのような割合で負担し、また将来どのような割合で負担するかについて明らかな意見の相違が見られることから、基金の事務局長（Director）は過去の油流出関連費用に関し、1992年条約の現行及び将来の限度額との関連において、独立した調査を実施すべきである旨を決定した。作業部会は、かかる調査においては、過去の油流出に関連する実際の費用をベースに、それを船舶業界と石油業界がどのような割合で負担したかを、各国のインフレ率を考慮した上で、2003年の貨幣価値並びに将来の予想価値に換算して示すことが重要であると考えた。この調査は現在進行中である。

作業部会は船主の責任限度に関し、かかる権利の変更を容易にするために、同権利についての新たな基準を設けるべきであるとの提案を検討した。変更が実質的に不可能な船主の責任限度についての権利が、各国が1992年基金条約に加盟する上での障害となったとの意見が出された。また、航海の全体的な質を改善する手段として船主の責任限度に対する権利を変更しやすくすることは適切でない、との意見が出された。そうした意見の加盟国は、この問題は、違反に対して罰則を設けている他の国際条約によって取り扱うべきである、との見解を示した。

更に、作業部会は、多くの関係者（例えば傭船者）に対して補償に対するクレームを行うことを排除している責任の経路に関する現行の規定（channelling provisions）は、船主の被用者および代理人に対するクレームのみを禁じている1969年民事責任条約の経路規定に戻すように改正すべきである、との提案を検討した。多くの代表者が、現行の責任経路規定により被害者は極めて大きなメリットを得ていると認める一方で、補償体制に傭船者（通常は荷主）の責任を含めるといふ、前回の作業部会会合で出された提案を今後も検討することを支持した。

船主の責任に関係する問題は、作業部会によって更に検討が進められる。

その他の問題

作業部会が検討したその他の問題には、抛出システムの改善、石油報告書を提出しない加盟国の問題、「船舶」の定義、1992年条約の統一的適用、代替的な紛争解決手続き、固定的費用についてのクレームの認容性、などがある。これらの問題についての論議も今後継続される。

おわりに

民事責任条約および基金条約に基づいて設立された油濁損害に関する国際補償体制は、長年にわたり存続する補償体制の中でも最も成功を収めたもののひとつである。ほとんどのクレームが、交渉の結果、穏便に解決されてきている。

両条約は1992年に改正されたものの、この体制の主要な特徴は60年代後半から70年代前半にかけて定められたものである。従って、この体制は経験に照らして見直す必要があると加盟国が考えるようになったのも、至極当然のことである。そのような見直しを通じ、この体制は社会的ニーズの変化に適応すると共に、国家にとっての魅力を維持することで体制を存続させて行くことが可能となる。その手始めとして、2003年11月1日には責任と補償の限度額が引き上げられ、2003年5月には追加基金を創設する議定書が採択され、更に油流出後の調査費用や汚染された環境の復元費用に関する「クレーム便覧」の修正も行われた。このように、1992年条約の見直しはこれからも続けられて行く。

* * *

添付資料

民事責任条約に係る 1992 年議定書および
基金条約に係る 1992 年議定書の両方の加盟国
2003 年 12 月 20 日現在

基金議定書が効力を有する 84 カ国
(従って、1992 年基金加盟国)

アルジェリア	グルジア	パナマ
アンゴラ	ドイツ	パプアニューギニア
アンティグア・バーブーダ	ギリシャ	フィリピン
アルゼンチン	グレナダ	ポーランド
オーストラリア	ギネア	ポルトガル
バハマ	アイスランド	カタール
バーレーン	インド	大韓民国
バルバドス	アイルランド	ロシア連邦
ベルギー	イタリア	セントビンセント・ グレナディーン
ベリーズ	ジャマイカ	サモア
ブルネイ・ダルサラーム	日本	セイシェル
カンボジア	ケニア	シエラ・レオネ
カメルーン	ラトビア	シンガポール
カナダ	リベリア	スロベニア
中国（香港特別行政区）	リトアニア	スペイン
コロンビア	マダガスカル	スリランカ
コモロ	マルタ	スウェーデン
コンゴ	マーシャル諸島	タンザニア
クロアチア	モーリシャス	トンガ
キプロス	メキシコ	トリニダード・トバゴ
デンマーク	モナコ	チュニジア
ジブチ	モロッコ	トルコ
ドミニカ	モザンビーク	アラブ首長国連邦
ドミニカ共和国	ナミビア	イギリス
フィジー	オランダ	ウルグアイ
フィンランド	ニューージーランド	バヌアツ
フランス	ナイジェリア	ベネズエラ
ガボン	ノルウェー	
	オマーン	

加入書を寄託しているが、基金議定書が未発効の 2 カ国
(発効日は右欄に示す通り)

ガーナ	2004 年 2 月 3 日
ケープ・ベルデ	2004 年 7 月 4 日

民事責任条約に係る 1992 年議定書の加盟国であるが、
基金条約に係る 1992 年議定書には加盟していない国

2003 年 12 月 20 日現在

(従って、1992 年基金の非加盟国)

民事責任条約に係る議定書が効力を有する 7 カ国			
チリ	エジプト	インドネシア	スイス
中国	エルサルバドル	ルーマニア	
加入書を寄託しているが民事責任条約に係る議定書が未発効の 1 カ国 (発効日は右欄に示す通り)			
ベトナム			2004 年 6 月 17 日

1969 年民事責任条約の加盟国

2003 年 12 月 20 日現在

1969 年民事責任条約の加盟 43 カ国		
アルバニア	グルジア	ニカラグア
ベニン	ガーナ	ペルー
ブラジル	グアテマラ	ポルトガル
カンボジア	ガイアナ	セントキッツ・ネビス
チリ	ホンジュラス	サントメ・プリンシペ
コロンビア	インドネシア	サウジアラビア
コスタリカ	カザフスタン	セネガル
コートジボアール	クウェート	セルビア・モンテネグロ
ドミニカ共和国	ラトビア	南アフリカ
エクアドル	レバノン	シリア
エジプト	ルクセンブルク	ツバル
エルサルバドル	マレーシア	アラブ首長国連邦
赤道ギニア	モルジブ	イエメン
エストニア	モーリタニア	
ガンビア	モンゴル	
加入書を寄託しているが民事責任条約に係る議定書が未発効の 1 カ国 (発効日は右欄に示す通り)		
ヨルダン		2004 年 1 月 12 日

注：1971 年基金条約は 2002 年 5 月 24 日に失効した。