

第3段階の追加基金の意義と国際補償体制の継続審議状況

Mans Jacobsson

Director

International Oil Pollution Compensation Funds

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汚染損害の補償に関する国際的な体制は、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。即ち、「1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（1992年民事責任条約）と「1992年の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国際条約」（1992年基金条約）である。これらの条約は、それぞれ1969年と1971年に採択された二つの先行条約に置き換わるものである。

1992年民事責任条約は、油濁損害に関する船主の賠償責任を規定したもので、船主の厳格責任の原則を定め、強制責任保険を制度化したものである。船主は通常、賠償責任を船舶のトン数に応じた金額に限定することが認められている。

1992年基金条約は1992年民事責任条約を補完するもので、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政府間組織である国際油濁補償基金（1992年基金）を設置している。各国は基金条約に加盟することで、1992年基金の加盟国になる。同組織の本部はロンドンに置かれている。

1992年基金は、現在清算中である1971年基金を承継する組織である。

2004年2月1日現在、103カ国が1992年民事責任条約に、また92カ国が1992年基金条約に加盟している。

2005年3月3日から、2003年に採択された議定書に基づく追加基金により、第3段階の補償が確立される。これまでに日本を含む8カ国が同議定書を批准している。

1992年の両条約及び追加基金議定書の加盟国は添付資料に示す通りである。

国際補償体制及び1992年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> である。

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）及び排他的経済水域（EEZ）または同等の領域における汚染損害である。1992年条約に定義された「汚染損害」は汚染物質によって生じた損害で、これには「防止措置」、即ち汚染損害を防止または最小限に抑えるための費用も含まれる。

1992年の両条約は、貨物として油をバルク輸送する船舶、即ち一般的に油を積載したタンカーに適用されるが、一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も適用される。

責任は、油を流出させた船舶の登録船主に課される。船主は、汚染損害に対して厳格な責任を負い（防御は極めて限られている）、その責任について保険を付す義務を負う。船主はその賠償責任を船舶のトン数に応じた金額に限定することが認められており、その範囲は小型船の7百万米ドルから大型タンカーの1億3600万米ドルである。<1>

船主が賠償責任を限定する権利を剥奪されるのは、当該汚染損害が、損害を発生させる意図をもって為された或いはそのような損害が発生する恐れのあることを知りながら無責任に為された、船主の個人的な行為または怠慢によって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汚染損害に対する補償請求は、問題となっている船の登録船主に対してのみ行うことができる。これは、被害者が船主以外の者からの補償を条約の枠外で請求する道を排除するものではない。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、乗組員、水先案内人、傭船者（裸傭船者を含む）、船舶の管理者もしくは運航者、または海難救助活動者、もしくは防御措置をとる者に対する補償請求を禁じている。

一事故について1992年基金から支払うことができる補償額は、2003年11月1日以降、合計2億500万米ドルから3億1000万米ドルに引き上げられたが、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年基金の財源は、1992年基金条約の加盟国の中で、1暦年に15万トンを超える原油または重油（抛出油）を受け取った者に対して課される抛出金である。加盟国は、基金に対して受け取った抛出油量を報告する義務を負う。

日本の石油業界は1992年基金に対する主要な抛出者であり、全抛出額の18%を支払っている。イタリアの石油業界が10%で第2位の抛出者であり、これに韓国（9%）、オランダ（8%）、フランス（7%）、インド（7%）、英国（5%）、シンガポール（5%）、スペイン（5%）の石油業界が続いている。

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1回の定期会合を持つ。

1992年基金と1971年基金は、合同事務局を有しており、現在事務局長以下27名の職員を擁している。

事務局長は、補償請求の承認について広範な権限を有している。

<1> 1992年両条約における通貨単位は、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、2005年2月1日に適用された交換レート、即ち1SDR=1.520490米ドルを用いてSDRから米ドルへの換算を行った。

補償請求の決定

請求実績

1971年基金及び1992年基金は、設立以来約135件の事故に係わり、合計約8億6千万米ドルの補償金を支払っている。

これらの事故の大半について、補償請求はすべて法廷外で決着している。これまで、基金に対して訴訟手続きが取られたのはごく少数の事故に限られている。

これまでで合計支払い金額の大きかった事故は次の通りである。

事 故	求償者への支払額
アントニオグラムシ号（スウェーデン、1979年）	1700万米ドル
タニオ号（フランス、1986年）	3600万米ドル
ハイブン号（イタリア、1991年）	5700万米ドル
エーゲアンシー号（スペイン、1992年）	6400万米ドル
ブレア号（イギリス、1993年）	8600万米ドル
キュムドン5号（韓国、1993年）	2100万米ドル
シープリンス号（韓国、1995年）	4000万米ドル
ユイル1号（韓国、1995年）	3000万米ドル
シーエンプレス号（英国、1996年）	5900万米ドル
ナホトカ号（日本、1997年）	2億900万米ドル
ニッソアモルゴス号（ベネズエラ、1997年）	2100万米ドル
エリカ号（フランス、1999年）	1億600万米ドル
プレステイージ号（スペイン・フランス・ポルトガル、2002年）	7500万米ドル

補償請求の承認

1992年基金が求償者に補償金を支払うのは、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。1992年基金は補償請求マニュアルを発行しており、請求の提出方法に関する一般情報が盛り込まれ、種々の請求に対する承認の可否に関する一般基準が定められている。請求マニュアルの最新版は、2004年10月の総会で採択された。

請求が受入れられるどうかに関し、基金は相当の実績を積んでいる。請求の承認に関連し、基金は、「汚染物質によって生じた損害」として記されている「汚染損害」の定義が意味するところについて一定の原則を設けている。

広く関心の持たれている補償請求の認容性についての諸決定は、基金の年次報告書で報告されている。

国際補償体制の妥当性についての検証

1992年条約に基づく補償額上限の増加

1992年の民事責任条約及び基金条約が採択された当時、もっとも深刻な事故であっても、条約に基づいて全被害者に完全な補償を行うのに2億500万米ドルあれば十分であろうと想定された。しかし、1992年の両条約の発効後発生した最初の大規模事故、即ち1997年日本におけるナホトカ号事故について、想定が妥当でないことがはっきりした。この金額が十分でないことは、1999年のフランスにおけるエリカ号事故によってさらに明らかに実証された。

この経験に照らして、多くの加盟国が補償金額を一段と増額することが必要である、との見解を表明した。この方向での第一歩として2000年に、IMO法務委員会は、両条約に定められている特別手続き(「暗黙の修正」手続き)に基づいて、1992年民事責任条約及び1992年基金条約で定められた限度額を約50%増額することを決定した。1992年基金条約の修正により、1992年両条約に基づく合計補償金額は3億1000万米ドルとなった。この増額は、2003年11月1日から有効となった。

1992年基金作業部会

2000年4月、1992年基金の総会は作業部会を設置し、1992年民事責任条約及び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良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。

作業部会は7回の会合を行い、最近では2004年5月25日から28日に行われた。次回会合は2005年3月に行われる。

追加基金

1992年基金総会により設置された作業部会は、追加基金により任意加入の第三段階の補償を設定する1992年基金条約の議定書を練り上げた。2001年10月に総会は議定書草案を承認し、IMOができるだけ早期に議定書案を検討する外交会議を開催するようにとの要望とともにIMOの専務理事に提出した。

2003年5月に開催された外交会議は、1992年の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国際条約の2003年議定書(追加基金議定書)を採択した。

議定書は、一暦年に合計4億5000万トンの抛油を受け取る、最低8カ国が批准してから3ヵ月後に発効する。

発効条件は2004年12月3日に満たされたので、議定書は2005年3月3日に発効する。追加基金の第一回総会は2005年3月14日から24日まで開催される。

2005年2月1日時点で、下記諸国が追加基金議定書を批准した。

デンマーク

アイルランド

フィンランド	日本
フランス	ノルウェー
ドイツ	スペイン

この議定書の要点は以下のとおりである。

- ・ 議定書は、新しい政府間機関である2003年国際油濁補償追加基金を設立する。
- ・ 1992年基金条約の加盟国は、議定書に加盟することにより、追加基金加盟国になることができる。
- ・ 議定書が適用されるのは、加盟国の領土（領海を含む）及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損害である。
- ・ 一事故について支払うことができる補償金総額は、1992年民事責任条約及び基金条約の下で支払うことができる2億300万SDR（3億1000万米ドル）を含め、7億5000万SDR（11億4000万米ドル）とする。
- ・ 各加盟国について、毎年追加基金に対して行う拠出は、ある暦年にその国の港湾及びターミナル施設において海上輸送後の15万トンを超える油を受け取った者が行う。しかし、追加基金の拠出制度は1992年基金のものとは異なっている。すなわち、拠出金の支払いについては、各加盟国において各年に100万トン以上の拠出油が受け取られたとみなされるからである。
- ・ 追加基金は、議定書の発効後に発生した事故に対してのみ補償金を支払う。

2003年議定書の重要な効果の一つは、実質上すべての事故に対し、議定書加盟国における請求について、基金と被害者との間で合意した損害額の100%の補償金を最初から支払えることである。従って、事故の初期段階における支払いの按分は不要である。

拠出上限の設定

1992年基金条約は、1996年5月に発効したが、一定期間拠出の上限を定める制度を導入した。1992年基金のいずれの加盟国内の全拠出者に対する賦課についても、合計拠出額が賦課合計額の27.5%を超えた場合、その国の拠出者の支払い総額が当該賦課額の27.5%になるように比例配分により減額される。上限に達した国の拠出者から減額した合計額は、他のすべての拠出者が負担する。同条約では、全加盟国が受け取った拠出油の総量が7億5000万トンに達するか、1992年条約の発効後5年のいずれか早い時点で、拠出上限の適用は終了する。1997年5月にこの量に到達した。1992年基金条約に基づくこの上限規定は、実際には日本の拠出者にのみ適用された。ナホトカ号事故について日本の石油業界が賦課された拠出額のかなりの部分（8800万ポンドのうち3700万ポンド）が適用を受けた。

追加基金議定書にも、拠出上限の規定がある。議定書は、ある暦年にある国が受け取った拠出油について支払うべき合計拠出額は、賦課された合計拠出額の20%を超えてはなら

ないと定めている。この上限規定が適用されるのは、追加基金の加盟国が受け取った拠出油の総量が10億トンに達するか議定書の発効の日から10年が経過するかのいずれか早い時点までである。

追加基金議定書の上限規定は、上限率（27.5%に対して20%）についても、適用期間についても、1992年基金条約の対応する規定に比べて日本の拠出者には相当有利なものである。

船主と石油業界の間の財政負担の配分

作業部会が、船主責任及び関連する問題に関する1992年民事責任条約の規定を修正すべきが否かについて議論した際、見解の相違が大きいことが明らかになった。

船主及び彼等の保険会社の代表は、船主責任に関連する問題は、油汚染の被害者の立場を危うくす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。1992年の両条約は、効率的な補償体制の創設を意図したものであり、海運の質の確保或いは過失を犯した国の制裁を意図したのではない、との主張がなされた。さらに、船主責任に関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の主張がなされた。関連する二つの業界、即ち海運業界と荷役関連業界に課される負担の公平なバランスを保つことがきわめて重要であることが強調された。

石油業界の代表者は、国際補償体制は、油汚染損害を被った者が速やかに補償を受けることが保証されるだけでなく、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を整合性のあるものにすべきと主張した。安全且つ耐航性のある船舶を維持するのは専ら船主の責任であることが強調された。追加基金が油の受取人の資金だけで賄われる限り、基金の設立によって後者の目的達成が危うくなるとの主張がなされた。更に、追加基金が油の受取人から恒久的に資金拠出を受けるとの意見が出された。追加基金によって、質の悪い船主は自らの行為が招く事態から保護され、その結果自分達の船舶の質や運航水準の向上のインセンティブが与えられない、というのが石油業界の見解であった。

いくつかの加盟国は、2003年11月に発効した50%増というそれまでの予想を超えた船主の財政負担の増加及び小型船舶についての任意の引き上げ案は正当でないとの見解を表明した。

作業部会の要請を受けて、事務局長は、関連条約（1969年民事責任条約、1971年基金条約、1992年の民事責任条約と基金条約）及び業界自主制度（TOVALOP及びCRISTAL）^{<2>}の過去、現在及び未来の上限額に関して油濁の費用を独自に調査した。^{<2>} この調査は、

^{<2>} 油濁の責任に関するタンカー船主間自主協定（TOVALOP）及びタンカーの油濁責任に対する暫定補償契約（CRISTAL）は、それぞれ1969年民事責任条約及び1971年基金条約に対象範囲は類似しているが、これら条約の発効前に海運・石油業界により導入された。1987年、この自主制度は、1969年民事責任条約及び1971年基金条約の1984年議定書（後に1992年議定書）に基づく補償と同様のレベルに修正された。

2004年5月に作業部会に報告されたが、適用可能な補償制度の上限額に基づくと、1978年から2002年までの25年間に世界中（アメリカ合衆国を除く）で発生した5,802件の事故の総費用について、海運業界及び石油荷役関連業界がそれぞれ45%及び55%を拠出したことが示された。またこの調査では、財政負担が船舶の規模によって相当異なり、石油荷役関連業界は2万総トンまでの船舶に係る事故の費用を相対的に多く負担していること、2万から8万総トンまでの船舶に係る事故については石油荷役関連業界と海運業界の費用負担は等しいこと、海運業界は8万総トンを超える船舶に係る事故について相対的に多く費用を負担していることが示された。過去の事故の費用を2002年レベル及び2012年の予想通貨価値に引きなおすと、油濁費用に対する石油荷役関連業界の相対的な負担はかなり増加した。

2004年5月の作業部会の会合において、油濁によって生じる財政負担の船主と石油業界間の公正な配分についていくつかの選択肢が提示された。

代表団の中には、修正案のいずれも汚染損害の被害者に与えられる補償を増すものでなく、解決すべきことは海運業界と石油荷役関連業界の間でどのように財政負担をするかという問題とサブスタンダード船の問題であり、両者とも業界主導で対応するのが最善であると言う人があった。

他の代表団は、両条約は過去においてうまく機能したが、財政的配慮と財政負担の問題以上の重大な欠陥（基金の統治機関の会合における定足数確保の必要性、油量報告要件を徹底する効果的な手段、両条約の一律な適用等）があるという見解を述べた。したがって、制度の改正が必要且つ急を要するとの考えであった。また、油汚染損害に対する責任と補償は、重要な政策課題であり、法令によって規定するべきものであるとの意見も出された。

P&Iクラブの国際グループは1992年基金に対し、小型船舶に適用できる上限額を、自主基準で、2000万SDR（3000万米ドル）に引き上げるよう提案した（小型タンカー油濁補償協定（STOPIA））。この提案は、2005年3月の1992年基金総会で審議される。

STOPIAの代案として、P&Iクラブの国際グループは、追加基金が行った補償の50%を追加基金に返還するという恒久的且つ拘束力ある協定（タンカー油濁補償協定（TOPIA））を、クラブがその船主メンバーを代表して、追加基金との間で締結することを提案した。

サブスタンダード船による油輸送及び責任を限定する船主の権利

2004年5月、作業部会は、サブスタンダード船による油輸送に対処するいくつかの提案を検討した。これらの提案はすべて、高い責任限度を課すことで、船主がある種の船を使用することに抑止力を課そうとするものであった。

日本の代表団は二つの選択肢を提案した。一つは登録船主に抑止力を課すことであり、もう一つは登録船主及び油の受取人が客観的な基準に基づいて定義される「特定の種類の船舶」、例えば一定の船齢以上の船舶（二重船殻の船又は状態評価制度（Condition Assessment Programme）のレベル1もしくは2と認定された船を除く）を使用することに抑止力を課すものである。第一の選択肢がこの種の船の船主の責任限度を引き上げること

を想定する一方、第二の選択肢は、船主の責任限度の引き上げに加え、この種の船による油の輸送に関与する者、即ち個別の荷主に新たな財政的負担を導入するものであり、彼らは1992年基金及び追加基金への拠出を求められる。

イタリア、ポルトガル及びスペインの代表団の提案も、この種の船を使用する者に割増しの補償を支払わせることによって、もはや輸送手段として使用すべきでないような船舶の運航に抑止力を課そうとするものである。ここでも二つの選択肢が提起されたが、いずれも汚染損害が石油タンカーの「欠陥」又は「不完全性」によって生じた場合に船主の責任限度を引き上げるものであり、且つそれに加えて、加盟国の個別の荷受人に対して、船主の追加責任に等しい額を1992年基金への通常の拠出の他に賦課するというものである。いずれの選択肢も、船主及び個別の荷受人の追加基金への拠出を想定している。

多くの代表団は、日本代表団の第一の選択肢が質の高い船舶による輸送を促進するものとして原則的に支持したが、このようなリスクについて必要な保険保障が得られた場合、船主は、船舶を高水準に保つことを抑制するようになるのではないかとの懸念を表明する代表団もあった。

他の代表団は、補償条約を質の高い船舶による輸送の促進手段として用いるという考え方に対する反対意見を再度表明し、ある船が両条約に定められた基準によってサブスタンダード船に分類されても同時にMARPOLに定められた基準を完全に満たしている場合に、問題が生じる恐れがあると指摘した。

作業部会は、フランス及びスペインの代表団の提案を検討した。これは、質の高い船舶による輸送を促進する問題を、船舶の構造欠陥から発生した事故に注目することにより対応しようとするもので、その定義は「船舶の老朽化又はメンテナンス不足による欠陥であって、部分的又は全体的に事故の原因になったもの」であった。発案した代表団は、責任を限定する船主の権利を規定する1992年民事責任条約第V条2の適用に関して二つの選択肢を提示した。一つは事故が構造欠陥を原因とすることについての立証責任が求償者にあるとする条約の現行条文に基づくものであり、もう一つは事故が構造欠陥によるものではないことの立証責任を船主に課すとの代りの文言である。この代表団は、1992年民事責任条約第VII条8の修正も提案したが、それは保険を掛けられた船舶の構造欠陥によって事故が起った場合、保険会社の責任を限定しないとするものである。

多くの代表団は、この提案の実行可能性に疑問を表明した。その理由は、事故が構造欠陥により発生したことを立証する上で直面する法的困難さ、そのような事故に適用される他の責任条約との両立性の不足、保険会社が相変わらず財政リスクを分散させた場合に質の高い船舶による輸送を促進するインセンティブがなくなること、であった。

いくつかの代表団は、この提案は引き続き検討する価値があるとした。その理由は、不適切な行為について船主に責任を負わせる効果的手段となりうるあらゆる選択肢を考慮することが重要だからである。

作業部会による種々の提案の検討は2005年も続けられる。

強制保険

作業部会は、油をバルク貨物として輸送するすべての船舶が1992年民事責任条約第VII条1に従って保険その他の財政保証措置を保持することを義務付けられるべきであるとの提案を検討した。すなわち、輸送する油が2000トン未満の船舶を免除するとの規定はもはや適用すべきではないということである。

油をバルク貨物として輸送するすべての船舶に強制保険義務を広げることについては相当な支持があった。それは、2000トン未満の油を輸送する船舶も深刻な汚染損害を起こす恐れがあること、多くの事例において船主が保険をかけていないか補償請求に対する支払能力がないためにIOPC基金が唯一の補償の拠り所であったこと、が実績によって示されていたからである。

その他の問題

作業部会は、1992年民事責任条約及び1992年基金条約の一本化、抛出制度の改善、油量報告を提出しない国が引き起こす問題、「船舶」の定義及び1992年両条約の様な適用等の問題も検討した。

2004年10月の総会での審議

作業部会の2004年5月の会合に関する報告は、2004年10月の総会で審議された。審議のまとめにおいて、総会の議長は、作業部会が二つの大きなグループに分かれたことを指摘した。一つは1992年両条約の修正と作業部会の継続に反対するグループであり、もう一つは、1992年両条約の修正につながるような作業部会の対応を必要とする多くの懸案事項があるとするものであった。また議長は、両条約の修正を支持しない代表団の中にも、作業の確実な期限を設定することを前提に作業部会が作業を継続すべきかどうかについては柔軟な姿勢が見られたと指摘した。また、作業部会の継続を支持したほとんどの代表団は、それを無期限に継続させるべきでなく、2005年10月の1992年基金総会に最終提案を行うべきであるとの認識があると議長は述べた。

総会は、作業部会が予定通り2005年3月に会合を行うこと、条約の改正の是非、及び是認した場合に検討すべき改正事項について2005年10月の総会に最終提案を行うべきことを決定した。

おわりに

民事責任条約及び基金条約に基づいて設立された国際補償体制は、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。ほとんどの補償請求が、交渉の結果、穏便に決着している。

1978年から1996年までに、つまり1992年基金条約が発効するまで、1971年基金の加盟

国は14から76へと増加した。1992年両条約の発効後、1992年基金の加盟国は9から92へ増加した。多くの国が1992年議定書を近い将来批准するものと予想されている。興味あることに、過去数年に1992年両条約を批准した多くの国が、以前は1969年及び1971年の両条約の加盟国でなかった。加盟国数が増えたということは、諸国政府が一般的に国際補償体制の成果を認識していることを示すものであろう。それ故、1992年両条約に基づく体制は有害・有毒物質の海上輸送等、他分野での責任・補償体制設立のモデルとなった。

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、この体制は実績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應すると共に、各国にとっての魅力を維持することで体制を存続させてい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が引き上げられ、2003年5月には追加基金を設立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「補償請求マニュアル」の修正も行われた。1992年の両条約の見直しはこれからも続けられる。

* * *

添付資料

1992年民事責任条約及び1992年基金条約の両方の加盟国

2005年2月1日現在

1992年基金条約が発効している86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	ガーナ	フィリピン
アルゼンチン	ギリシャ	ポーランド
オーストラリア	グレナダ	ポルトガル
バハマ	ギネア	カタール
バーレーン	アイスランド	大韓民国
バルバドス	インド	ロシア連邦
ベルギー	アイルランド	セントビンセント・グレナデ ィーン
ベリーズ	イタリア	サモア
ブルネイ・ダルサラーム	ジャマイカ	セイシェル
カンボジア	日本	シエラ・レオネ
カメルーン	ケニア	シンガポール
カナダ	ラトビア	スロベニア
カーボヴェルデ	リベリア	スペイン
中国(香港特別行政区)	リトアニア	スリランカ
コロンビア	マダガスカル	スウェーデン
コモロ	マルタ	タンザニア
コンゴ	マーシャル諸島	トンガ
クロアチア	モーリシャス	トリニダード・トバゴ
キプロス	メキシコ	チュニジア
デンマーク	モナコ	トルコ
ジブチ	モロッコ	アラブ首長国連邦
ドミニカ	モザンビーク	イギリス
ドミニカ共和国	ナミビア	ウルグアイ
フィジー	オランダ	バヌアツ
フィンランド	ニューージーランド	ベネズエラ
フランス	ナイジェリア	
ガボン	ノルウェー	
	オマーン	

加入書を寄託しているが、1992年基金条約が未発効の6カ国 (発効日は右欄に示す通り)	
セントルシア	2005年5月20日
マレーシア	2005年6月9日
ツバル	2005年6月30日
エストニア	2005年8月6日
南アフリカ	2005年10月1日
イスラエル	2005年10月21日

1992 年民事責任条約の加盟国であるが、
1992 年基金条約議定書には加盟していない国

2005 年2 月1 日現在
(従って、1992 年基金の非加盟国)

1992年民事責任条約が発効している9 カ国		
ブルガリア	エジプト	ルーマニア
チリ	エルサルバドル	スイス
中国	インドネシア	ベトナム
加入書を寄託しているが1992年民事責任条約が未発効の3 カ国 (発効日は右欄に示す通り)		
クウェート		2005年4月16日
ソロモン諸島		2005年6月30日
アゼルバイジャン		2005年7月16日

1992年の油濁損害補償のための国際基金を設立する国際条約の2003年議定書の加盟国

加入書を寄託しているが1992年基金条約の2003年議定書が 2003年3月3日まで未発効の8カ国		
デンマーク	ドイツ	ノルウェー
フィンランド	アイルランド	スペイン
フランス	日本	