

## 国際油濁補償基金の最近の活動

Willem Oosterveen

Director

International Oil Pollution Compensation Funds

### はじめに

タンカーからの油流出により引き起こされる油濁損害の国際補償体制は、国際海事機関（IMO）の支援の下で採択された2つの条約、「1992年の油による油濁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年の油による油濁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）に基づいている。これらの条約は、それぞれ1969年と1971年に採択されたそれぞれに対応する2つの条約によって代わるものである。

1992年民事責任条約は、油濁損害に関する船主の補償責任を規定したものである。この条約は、船主の厳格責任原則を定め、強制責任保険制度を創設した。船主に対しては、通常、補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年基金条約は、1992年民事責任条約を補完するものであり、1992年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的補償を提供する政府間組織、1992年国際油濁補償基金（1992年基金）を設立している。1992年基金条約に加盟すれば、その国は1992年基金の加盟国になる。同組織は本部をロンドンに置いている。

1992年基金は、現在残務整理中である以前の組織、1971年基金に代わるものである。

追加基金という形の第三段階の補償が、2003年に採択された議定書に基づいて2005年3月3日に設立された。

2006年11月21日現在、114ヶ国が1992年民事責任条約を批准しており、98ヶ国が1992年基金条約を批准している。追加基金議定書は20ヶ国が批准している。

1992年両条約及び追加基金議定書の加盟国は、附属資料に示すとおりである。

### 1992年両条約の主な特色

1992年両条約及び追加基金議定書は、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）又は同等の区域で被った油濁損害に適用される。「油濁損害」とは、油汚染によって引き起こされる損害と定義されており、「防止措置」即ち油濁損害を防止又は最小限に抑える措置の費用が含まれる。

両条約は、実際に貨物としてばら積の石油を輸送する船舶、即ち一般に油を積載したタ

ンカー、及びある状況下における空荷のタンカーから流出したバンカーオイルに適用される。

補償責任は油流出の発生源となった船舶の登録船主がこれを負う。船主には油濁損害についての厳格な補償責任があり（抗弁は非常に限定的であり）、船主は保険によってその補償責任を担保する義務がある。船主は通常その補償責任を船舶のトン数に基づいて計算される金額に限定することが認められているが、その金額は小型船舶で 451 万 SDR（670 万米ドル）から大型タンカーでは 8,977 万 SDR（1 億 3,300 万米ドル）に及ぶ<sup><1></sup>。

油濁損害が、損害を引き起こす意図をもって行われた又は無謀な行為で油濁損害が発生する恐れのあることを知りながら行った等、船主の個人的行為又は不作為によるものであると証明された場合、船主は補償責任を限定する権利を剥奪される。

1992 年民事責任条約に基づく油濁損害に対する補償請求は、当該船舶の登録船主に対してのみ行うことができる。同条約は、船主の使用人又は代理人、乗組員、水先人、庸船契約者（乗組員なしの裸傭船を含む）、船舶の管理者又は運行者、或いは海難救助又は防止措置を行う者に対する補償請求を禁じている。

1 件の事故について 1992 年基金によって支払うことができる補償額は、1992 年民事責任補償条約に基づいて船主（又は船主の保険会社）によって実際に支払われる額も含んで、総額で 2 億 300 万 SDR（3 億 100 万米ドル）に制限される。

1992 年基金の財源は、1992 年基金条約の加盟国の中で、一暦年に 15 万トンを超える原油又は重油（「抛出油」）を海上輸送後に受け入れた者に対して課せられる抛出金である。加盟国は、受け入れた抛出油の数量に関する報告書を毎年基金に提出する義務がある。

日本の石油業界は 1992 年基金に対する主要な抛出者となっており、全抛出額の 18% を支払っている。イタリアの石油業界が 10% を支払って第 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%）及びスペイン（5%）の各石油業界が続いている。

追加基金は、1992 年条約に基づいて支払い可能な 2 億 300 万 SDR（3 億 100 万米ドル）の金額に加えて、5 億 4,700 万 SDR（8 億 1,200 万米ドル）の金額が支払い可能である。結果として、追加基金の加盟国内で起こった油濁損害に関しては、各事故について支払い可能な補償金額の合計は 7 億 5,000 万 SDR（11 億 1,400 万米ドル）となる。

1992 年基金には、1992 年基金全加盟国の代表で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 回の通常総会を行う。1992 年基金には、総会で選出された加盟 15 ヶ国で構成される執行委員会も設けられている。委員会の主たる機能は、事務局長の権限が及ばない範囲の補償請求を承認することである。追加基金は、全加盟国の代表からなる独自の総会を有している。

---

<sup><1></sup> 1992 年両条約における通貨の単位は、国際通貨基金が定義する特別引出権（SDR）である。本稿では 2007 年 1 月 29 日に適用された交換レート、即ち 1SDR=1.48945 米ドルで SDR から米ドルへの換算を行った。

1992年基金、1971年基金及び追加基金は合同の事務局を有する。事務局は、事務局長の指揮下にあり現在27名の職員を擁している。

IOPC基金は、国際補償体制及びIOPC基金の活動に関する情報を掲載した3か国語のウェブサイト (<http://www.iopcfund.org>) を開設している。

## 補償請求の裁定

### 補償請求の実績

1971年及び1992年基金は、設立以来約135件の事故に関わり、総額およそ10億6,000万米ドルの補償金の支払いを行った。追加基金は、これまでいかなる事故にも関与していない。

これらの事故に関わる大半の補償請求は法廷外で解決されており、これまでのところ少数の事故に関してのみ、基金に対して訴訟手続きが取られている。これまでに支払い総額が大きかった事例は下記のとおりである。

事 故	請求者への支払額
アントニオグラムシ号 (スウェーデン、1979年)	1,800万米ドル
タニオ号 (フランス、1986年)	3,600万米ドル
ヘイブン号 (イタリア、1991年)	5,800万米ドル
エーゲアンシー号 (スペイン、1992年)	6,500万米ドル
ブレア号 (イギリス、1993年)	8,700万米ドル
キュムドン5号 (韓国、1993年)	2,100万米ドル
シープリンス号 (韓国、1995年)	4,000万米ドル
ユイル1号 (韓国、1995年)	3,000万米ドル
シーエンプレイス号 (韓国、1996年)	6,000万米ドル
ナホトカ号 (日本、1997年)	2億1,200万米ドル
ニッソスアモルゴス号 (ベネズエラ、1997年)	2,100万米ドル
オスング3号 (韓国、1997年)	1,600万米ドル
エリカ号 (フランス、1999年) (現在のところ)	1億4,500万米ドル
プレスティージ号 (スペイン、フランス、ポルトガル、2002年) (現在のところ)	1億5,400万米ドル

大規模油流出により、多数の補償請求が生じる可能性がある。エリカ号事故は、6,900件を超える補償請求を招く結果となったが、これの50%以上が観光部門から、また27%が漁業及び水産養殖部門から出されたものであった。2006年8月11日に起こったソーラー1

号事故は、これまでに1万1,000件を超える補償請求が出されているが、その大部分は生活漁業又はその他のごく小規模な漁業活動に関するものである。このような事故をIOPC基金事務局のような小所帯で処理するのは極めて難しいことは想像がつくであろう。

### 補償請求の容認

1992年基金及び追加基金が求償者に補償金を支払うことができるのは、補償請求が1992年基金条約及び2003年議定書に定められた基準に合致する場合に限られる。

補償請求の容認に関しては、両基金は相応の経験を積んでいる。補償請求の裁定に関連して、両基金は「汚染によって生じた損害」と特定されている「油濁損害」の定義が意味するところについてある原則を策定した。

求償者には、自らの損失を軽減するための合理的な措置を講じる一般的な義務がある。

1992年基金は、補償請求の提起方法に関する一般情報と多様な補償請求の容認についての一般基準を説明した補償請求マニュアルを公表している。補償請求マニュアルの改訂版が総会で採択され2005年5月に発行された。

広く関心の持たれている補償請求の容認についての決定は、1992年基金の年次報告書に報告されている。

国際補償制度の下で容認される主な補償請求はどのようなものか？

### 資産の損害

油濁事故はしばしば資産に対する損害を引き起こす。即ち、油は漁船や漁具、ヨット、海浜、埠頭、堤防を汚染する可能性がある。両基金は、汚染された資産の清掃に要する費用を認めている。もし汚染された資産（例えば、漁具）を清掃できなければ、両基金から消耗度合いを勘案した上で買い換えのための費用が補償される。油流出に対処するためにとられた措置によって道路や埠頭、堤防が損傷を受け修理が必要となる可能性があるが、両基金はそうした修理のための合理的な費用を認めている。

### 海岸及び海上における清掃作業並びに防止措置

両基金は、海上又は海岸で行われる清掃作業のために生じた費用を補償する。海上作業は、船舶の使用や乗組員の給与、オイルフェンスの使用、油処理剤の散布を必要とする場合がある。海岸の清掃作業については、要員、資機材、吸収剤等に膨大な費用が発生することもある。

油濁損害を防止又は最小化するための措置（「防止措置」）は、1992年両条約及び追加基金議定書に基づいて補償される。船舶から流出した油が海岸に到達するのを防ぐために、例えば脅威に曝されている海岸沿いにオイルフェンスを展開する等、防止措置をとることがある。油に対応するために海上で油処理剤が使用されることもある。沈没船から油を除去することもある。このような作業の費用は、措置及び費用が妥当であるという条件で、

原則として防止措置の費用として容認される。

防止措置に関する補償請求の容認は、客観的な基準に基づいて決定される。政府その他の公的機関がある措置の実施を決定したからといって、それだけでその措置が条約の目的から見て合理的であることにはならない。技術的な合理性は、措置を講じることが決定された時点で利用可能な事実に基づいて評価される。しかしながら、作業を担当する者は、事態の展開及びさらなる技術的助言に照らして、自らの決定を継続的に再評価すべきである。

防止措置の費用に関する補償請求は、講じた措置が効果的でないことが予見できた場合には認められない。他方、措置が効果的でないことが分かったという事実は、それだけでは発生費用に関する補償請求の拒絶の理由とはならない。発生した費用と得られる又は期待される便益との間には、事故の個別の事情を考慮した合理的なバランスがなければならない。

### 結果的損失及び純経済的損失

両基金は、流出の結果汚染された資産の所有者又は使用者が被った逸失利益（結果的損失）に関連する補償請求を原則として受け入れる。結果的損失の例としては、網が汚染されたために生じた漁民の収入損失がある。

重要な補償請求のグループには、「純経済的損失」即ち資産が汚染されなかった者が被った逸失利益がある。ある漁民は、船や網が汚染されていなくても、いつも漁をする海域が汚染され、他の場所で漁ができないために、漁業ができないことがある。同様に、ホテルやレストランも、土地建物が汚染された公共の海岸に近い場合、汚染されている間客数が減り、収益の損失を被る可能性がある。

純経済的損失についての補償請求は、汚染によって生じた損失又は損害がある場合に限り認められる。出発点は汚染であり、事故そのものではない。

補償を受ける資格を得るための基本的な基準は、汚染と求償者の損失又は損害の間に十分な因果関係が存在するかどうかである。問題の油流出がなければ損失又は損害は発生しなかったであろうというだけの判断基準では補償請求は受け入れられない。十分な因果関係の判断基準が満たされているかを検討する際には、次の要素が考慮される。

- ・ 求償者の活動と汚染との間の地理的な近接度
- ・ 影響を受けた資源に対する求償者の経済的依存度
- ・ 求償者が代替的な供給源や事業機会を有する程度
- ・ 求償者の事業にとって、油流出の影響を受けた地域内の経済活動が不可欠である度合い

### 環境損害

1992年条約及び追加基金議定書では、「油濁損害」とは汚染によって生じた損害と定義

される。この定義には、環境の損傷に対する補償は（このような損傷による利益の損失以外の）、実際に行われた又は行われるべき復元のための合理的な措置の費用に限定されるべき旨の但し書きが付けられている。

両基金の統轄機関は、海洋環境を復元するための措置の費用に関する補償請求が容認されるためには、その措置が次の基準を満たしたものでなければならないと決定した。

- ・ その措置が、自然の修復プロセスを大幅に加速するものであること
- ・ その措置が、事故の結果としての損害の拡大を防止することを意図したものであること
- ・ その措置が、できる限り他の動植物生息地の悪化を招くことなく、又は他の天然資源もしくは経済資源に悪影響を及ぼさないこと
- ・ その措置が技術的に実行可能であること
- ・ その措置の費用が、損害及び措置の結果得られると予測される便益の程度及び期間に不釣り合いではないこと

特定の復元措置がとられる場合に入手できる情報に基づいて、評価を行うものとする。

補償金は、実際にとられた又はとられるべき合理的な復元措置に対してのみ、金額に換算できる経済的損失を被っている場合に限り求償者に支払われる。両基金は、理論モデルに従って算出された抽象的な数値に基づいた環境損害についての補償請求は受け入れない。両基金は、処罰の対象となるような性格の損害について不正行為を行った者の過失の程度に基づいて支払を行うこともない。

油の流出によって生じた環境損害の種類と規模を正確に把握し、復元措置が必要かつ実行可能であるか否かを判断するために、調査が必要な場合がある。そうした調査は、どのような流出についても必要というわけではなく、通常は重大な環境損害の発生が明らかな大規模事故の場合に最も適合する。

両基金は、損害を受けた環境の復元についての適切な措置を含め、それが条約における「油濁損害」の定義に含まれる損害に関連するという条件で、調査の費用を負担することがある。補償が受け入れられるためには、このような流出後の調査から信頼できる有益な情報が得られると予測されることが不可欠である。この理由から、調査は専門性、科学的厳密性、客観性を備えたバランスのとれたものでなければならない。これは、影響を受けた加盟国内に有能な委員会その他の機構が設置され、そうした調査及び復元措置を立案かつ調整する場合に最も実現の可能性が高いと思われる。

調査の規模は、汚染及び予想される影響の程度に比例したものでなければならない。他方、甚大かつ長期的な環境損害が発生していない、又は復元措置は必要ないと流出発生後の調査が明らかにしたからといって、それだけで調査費用が補償から除外されることにはならない。

特定の事故が環境に関する流出発生後の調査を必要とするものであるか否かの判断に、両基金は早い段階で参加すべきである。そうした調査の実施の妥当性が合意された場合は、

両基金は更に調査の立案と実施要領の策定に参加する機会を与えられるべきである。この点では、流出発生後の環境に関する調査が、既に他で行われた調査を不必要に繰り返すことがないようにする上で、両基金は重要な役割を果たすことができる。両基金はまた、適切な技術と専門家が採用されるよう支援することもできる。調査の進捗を監視し、結果が明確かつ偏らずに記録されることが重要である。これは特定の事故についてのみ重要というものではなく、将来の事案に備えて基金が関連データを取りまとめるためにも重要である。

両基金が環境に関する調査の立案に参加しても、その後に提案又は実施される復元措置が必ずしも補償の対象になることはないという点を強調しておきたい。

### 最近の展開——防止措置費用の補償請求に関する容認基準

1992年基金執行委員会が、2006年2・3月の会合で、プレステージ号の残骸からの油除去作業の費用に関するスペイン政府の補償請求を検討したときに、多くの代表団が防止措置費用についての補償請求の容認基準の解釈と適用について、及びもっと柔軟に運用するように方針を変更したいという要望について、両基金の方針に関する見解を表明した。この問題を検討した結果、執行委員会は、2006年10月の総会で、1992年条約の枠組みの範囲内で可能な現行の容認基準の代替案を論議できるように、防止措置の費用についての補償請求に関する容認基準の調査（特に沈没船からの油の抜取りに関して）を行うように事務局長に指示した。

2006年10月の総会では、防止措置費用の補償請求についての容認基準の可能な修正に関する文書92FUND/A.11/24（事務局長提案）及び92FUND/A.11/24/1（フランス及びスペイン提案）が論議された。

防止措置費用の補償請求に関する両基金の容認基準は、1992年民事責任条約の1.6条、1.7条及び1.8条にそれぞれ示されている「油濁損害」、「防止措置」及び「事故」の定義に基づいており、1992年基金条約の1.2条及び追加基金議定書の1.6条に参照という形で組み入れられている。防止措置は、難破船からの油の除去に言及しているだけでなく、油濁損害を防止する又は流出発生時にそれを最小化する（清掃作業等）ためのすべての措置を含んでいることに注目すべきである。

1992年基金の補償請求マニュアルの2005年版に記載されている現行基準は、以下のとおりである。

油濁損害を防止又は最小化するための措置の費用に関する補償請求は、客観的な基準に基づいて評価される。政府又は他の公共団体が特定の措置を講じることを決定するという事実は、それだけでは当該措置が条約に基づく補償の目的に対して合理的なものであるということにはならない。技術的な合理性は、措置を講じることが決定された時点で得られる事実に基づいて評価される。しかしながら、作業を担当する者は、事態の展開及び技術的助言に照らして、自らの決定を継続

的に再評価すべきである。

対応措置の費用に関する補償請求は、講じた措置が効果的でないことが予見できた場合、例えば固体又は半固体の油に油処理剤が使用された場合又は流速の速い水域で効果を考えずにオイルフェンスが展張された場合、には認められない。他方、措置が効果的でないことが分かったという事実は、それだけでは補償請求を拒絶する理由にはならない。

発生した費用、及びそれらの費用と得られる又は期待される便益との間の関係は、合理的なものであるべきである。例えば、一般市民には近づけない岩肌の露出した海岸で大量の油を除去する以上の高度な清掃は、波浪作用による自然清掃の方がより効果的であると考えられるので、正当化されることは滅多にない。他方、公衆用の快適な浜辺、特に休暇時期の直前又は最中の場合は、通常徹底的な清掃が必要である。事故の特有の状況が考慮される。

海上及び海岸線における汚染範囲の確認と汚染の被害を受けやすい資源の特定を行うための、合理的な空中監視作業の費用は容認される。多くの組織が事故対応に関与している場合は、空中監視を適切に調整して作業の重複を避けなければならない。

総会では、すべてのタイプの防止措置について合理性を決める基準は同じであること、即ち講じられた措置がその時点の状況下で客観的に合理的であるか否かということが重要であることを認めている。

防止措置の合理性を調べる場合は、措置の費用とその措置に起因すると思われる損失又は損害の低減という形での便益との間の関係を調査すべきである。

総会では、合理性の基準を満たしているか否か、即ち費用を容認できるか否かを検討する場合は、特定の防止措置を講じなかった場合の潜在的な直接の経済効果のみならず、直接又は間接的な経済的影響がある潜在的な環境への損害も考慮すべきである、ということも決定された。例えば、沈没船内の油が海洋環境に相当な損害を引き起こす重大なリスクとなる場合は、非常に大きな除去作業の費用が掛っても船内に油を放置することの潜在的な環境への影響と比べて不釣り合いであるとは通常考えないとするものである。

「油濁損害」の定義は、環境の損害に対する補償を経済的性格の損失と復元費用に限定しているが、特に環境の損害を防ぐために講じられた防止措置には直接又は間接的な経済的便益もあるので、これらの防止措置に関する補償は原則として容認されるべきである、ということが特記された。この観点で補償請求マニュアルを明確にすることが決定され、この目的で草案を作成するよう事務局長に指示がなされた。

総会では、純経済損失の防止又は軽減のために講じられた措置の合理性を検討すること（補償請求マニュアルの 29～30 ページ）及び汚染と汚染の結果被ったという純経済損失との間に充分密接な因果関係があるか否かを決定すること（補償請求マニュアルの 25～26 及び 28 ページ）を目的として作成された補助基準と同じ方法で、沈没船からの油の抜取



りを目的とする措置の合理性に関して容認の検討をし易くする専用の補助基準を作成することも決定された。

沈没船からの油抜き取り措置費用の容認を検討する場合に考慮すべき要素には下記が含まれる。

- (a) 船舶からの油の漏出によって最も影響を受けると考えられる海岸線の油汚染に対する脆弱度、及び残留油が漏出された場合に起こり得る経済的な損害
- (b) 流出後の調査と復元措置の潜在費用を含めた、船舶からの油の漏出によって起こり得る環境への損害
- (c) 当面船舶から油が漏出される可能性、及び海岸又は他の天然・経済資源に油が到達する可能性、漏出され得る油の数量、種類及び特性、及び漏出が起こった場合の予測漏出速度
- (d) 船内に油を無期限に閉じ込める代替方法又は残存油を無害にする代替方法の可能性及び妥当性の程度
- (e) 抜き取り作業のおよその費用及び船舶の場所とその状態、油種及び船舶が位置する地域とその他の関連状況の特性を考慮した作業成功の可能性
- (f) 抜き取り作業時に大量の油が漏出する可能性及び当該漏出の結果生じるおよその損害額

総会では、フランス及びスペイン代表団から提出された文書 92FUND/A.11/24/1 も論議された。これらの代表団は、沈没船からの油抜き取り作業の合理性を検討し易くする補助基準を勧告する点では事務局長と同じ方針に沿って考えていたが、事務局長が提唱するものとは若干異なる基準を提案している。即ち、

- (a) 沈没船の状況に付随するリスク：海底の不安定性（全般的な影響を招く構造破壊を生じ得る要因）及び別の観点（経済的、環境面等）からの脆弱地域への近接度等、難破船の状況に伴うすべてのリスクを考慮する必要がある。
- (b) 沈没船に閉じ込められている油の量に付随するリスク：可能な限りの精度で測定された油量がかなりの量であり、また沈没した船体が破壊した場合には全般的な損害を生ずる可能性があること
- (c) 作業の技術的な実行可能性：沈没船の深度は十分な成功保証付きで作業できる範囲内にあり、抜き取りの実行可能性が保証されていること
- (d) 作業費用は回収油単位当たりの費用を考慮して妥当なものであり、これは過去の作業での限界範囲内であること

総会では、事務局長が提案した基準の一部をフランス及びスペイン代表団が提案した基準と組み合わせることが決定されたが、過去の油除去作業の単位費用と比較した回収油単位量当たりの費用を考慮したフランス及びスペイン代表団提案の基準に関して代表団の多くが留保を表明した。事務局長は、これらの代表団と協議して本文を作成し、次期総会に提案するように指示された。

総会では、防止措置の費用に関する基金の容認基準を、社会的及び/又は政治的考慮を払うような拡大はしないことが決定された。

## 国際補償体制の妥当性を見直し

### 1992 年両条約に基づく補償限度額の増額

1992 年民事責任条約及び基金条約が採択されたときには、これらの条約に基づいて支払い可能な合計金額（その時点で 2 億 100 万米ドル）は、最も深刻な事故の場合でもすべての被害者を完全に補償するに十分なものであると期待された。しかしながら、1992 年条約の発効後に起こった最初の大規模事故、即ち 1997 年に日本で起きたナホトカ号事故に関連して、それが正しくないことが既に明らかとなった。その金額が充分でないことは、1999 年にフランスで起きたエリカ号事故に関連してより一層明らかに証明された。

この経験に照らして、多くの国々は支払い可能な補償の金額をかなり増額する必要があるという見方をした。この結果に対する最初のステップが 2000 年に講じられて、条約で規定されている特別手続き（「暗黙の修正」手続き）に基づいて IMO の法律委員会は 1992 年民事責任条約及び 1992 年基金条約に記載されている限度限を 50%程度増やすことを決定した。1992 年基金条約の修正によって、1992 年両条約に基づく支払い可能な合計金額は 3 億 100 万米ドルになった。この増額は 2003 年 11 月 1 日に発効し、この体制の現在の責任補償限度額となっている。

### 1992 年基金作業部会

しかしながら、IMO の法律委員会が決定した最大補償金額の増額では不十分であるとの見方をする国が多く、殆どの場合制度はうまく機能しているが、制度に不十分な面もあるので 1992 年両条約を全面的に改定する必要があるとの主張がなされた。この理由から、両条約で制定された国際補償体制の妥当性を調べるための、全加盟国に開放された作業部会が 1992 年基金総会で 2000 年に設立された。

### 追加基金

作業部会における論議の中で、任意加入の第三段階補償の創設に向けて作業すること及び追加基金という方法で当該第三段階を規定する議定書の草案を作成することが最初に決定された。IMO の主催で 2003 年 5 月にロンドンで開催された外交会議では、困難な折衝の末に、当該追加補償基金を創設する議定書が採択された。議定書は 2005 年 3 月 3 日に発効した。

議定書の主な要素は以下のとおりである。

- ・ 議定書は、新たな政府間組織、2003 年国際油濁補償追加基金を設立した。
- ・ 1992 年基金条約の加盟国は、何れも議定書への加盟により追加基金に加盟するこ

とができる。

- ・ 議定書は、議定書加盟国の領海を含む領土内、及び排他的経済水域（EEZ）又は当該国の同等の区域内における油濁損害に適用される。
- ・ 一事故に支払うことができる合計補償金額は、1992年民事責任条約及び基金条約に基づいて支払うことができる金額2億300万SDR（3億100万米ドル）を含めて、7億5,000万SDR（11億1,400万米ドル）である。
- ・ 追加基金への年次拠出金は、加盟各国について、一暦年に合計で15万トンを超える数量の油を当該国の港湾又はターミナル施設において海上輸送後に受け入れた者によって賄われる。しかしながら、拠出金支払いのためと言う目的で加盟各国が最低100万トンの拠出油を毎年受け取ったと見なされると言う点で、追加基金の拠出金制度は1992年基金の拠出金制度とは異なる。即ち、100万トンと当該国に関して報告される実際の油受入総量との差に対応する拠出油量に関しては、加盟国自身が拠出金を支払う責任があるということである。
- ・ 追加基金が支払うのは、影響を受けた国に対して議定書が発効された後に起こった事故に関する補償金のみである。

1971年及び1992年基金が関与するいくつかの事故では、特定の事故から生じる補償請求の合計金額が支払い可能な合計補償金額を超えるか、又はそれが起こり得るリスクがあるという難しい問題が生じた。基金条約及び追加基金議定書に基づいて、両基金はすべての求償者を同等に処遇することを保証せざるを得なかった。したがって1971年及び1992年基金は、多くの事例で被害者への支払額を合意したその請求金額を一定割合で（比例配分）制限しなければならなかった。殆どの場合は、補償請求の合計容認金額が支払い可能な補償金額を超えないことが確認されてからは、結局は支払レベルを100%に増やすことが可能になったが、それでも多くの場合に補償金の一部支払遅延で被害者、例えば漁民や小規模観光事業者に資金難を引き起こした。2003年議定書によって、これの加盟国の被害者にとっては状況が著しく改善されると考えられる。これらの国では油濁損害の補償支払い可能金額が非常に高額であるということからみて、実際にはすべての場合に補償請求の決定された満額を最初から支払うことが可能になるはずである。

### 1992年両条約改定の検討

2005年10月の1992年基金の総会で、1992年両条約を改定すべきか否かの問題に関する作業部会の最終報告書が検討された。作業部会はこの問題で意見が分かれていたので、1992年基金総会に提言を出すことができなかった。したがって、改定を進めるべきか否かに関するこの会期での決断は総会に委ねられた。論議が続けられたが加盟国間の分裂が続いたことを反映して、あるグループは限定的改定を支持したが、やや過半数を上まわるグループが強い反対を示し作業部会の終了を提案した。総会は、たとえ限定的であっても、条約改定推進の支持は不十分であると認め、従って作業部会は解散すべきであり条約改定

を議題から外すべきとの決定を下した。

作業部会の審議は、結果的に 2003 年追加基金議定書の採択に加えて、環境復元の費用及び流出後の調査費用に関する補償請求の容認に関する 1992 年基金補償請求マニュアルの修正に終わった。

作業部会では、サブスタンダード船による油輸送の取扱いに関するいくつかの提案も検討された。これらの提案の意図は、サブスタンダード船にはより高い責任限度を課すことによって、船主がこのような船舶を使用することを抑えようとすることにあった。ある提案は、このような船舶が引き起こした油濁損害について荷主にも責任があるというものであった。別の提案は、事故が船舶の構造上の欠陥（即ち、腐食又はメンテナンス不足による欠陥）に起因する場合は、船主からその責任を制限する権利を剥奪するというものであった。これらの提案については、何れも決定が下されなかった。ただし、国によってはサブスタンダード船による輸送の問題は 1992 年基金の権限範囲内ではなく IMO の独占的権限の範囲内であり、関係の IMO 条約（SOLAS 及び MARPOL）で扱われるべきであるとの考えであった。

#### STOPIA 2006 及び TOPIA 2006

1992 年の民事責任及び基金両条約によって設けられた 2 段階の国際補償体制は、タンカーからの海洋油流出の経済的影響の海運業界と石油業界の間での公平な分担の保証を意図したものである。石油業界で財源を受け持つ追加基金の設立で生じたアンバランスを処理するために、P&I Clubs の国際グループ（世界のタンカー総トン数の約 98% についての責任保険をグループ内で備える相互保険業者 13 社のグループ）は、2006 年小型タンカー油濁補償協定（STOPIA）と 2006 年タンカー油濁補償協定（TOPIA）の 2 つの協定からなる補償パッケージを自発的に導入した。契約により拘束するこれらの協定は 2006 年 2 月 20 日に発効した。

1992 年基金及び追加基金はそれぞれ 1992 年基金条約及び追加基金議定書に従って、STOPIA 2006 で補填される事故に関する求償者への補償責任を継続する。その後に両基金は、STOPIA 2006 及び TOPIA 2006 に従って、船主によって損失補償される。STOPIA 2006 の下で、限度額は 1992 年基金の加盟国内における損害に関して総トン数 29,548 までのタンカーでは 2,000 万 SDR(3,000 万米ドル)に任意ベースで増額される。TOPIA2006 の下では、船舶が関与する事故が協定で補填される場合には、追加基金は基金が求償者に行った補償支払金額の 50%を船主によって補償される権利を得る。

STOPIA 2006 及び TOPIA 2006 では、2006～2016 年の間は油濁損害請求の 10 年後、それ以降は 5 年間隔で見直しを行うことも規定されている。

#### 最近の展開：船舶間油移送への 1992 年両条約の適用

2005 年 10 月の会期で、総会は恒常的に錨泊して船舶間（STS）油移送作業に従事する

船舶は総会の解釈どおり 1992 年の民事責任条約及び基金条約に基づく「船舶」の定義の範疇に入るか否か、及びこのような船舶が受け入れた抛出油は 1992 年基金条約の 10.1(a) 条の目的で受け入れたと見なされて抛出金徴収の対象として考慮されるべきか否かという問題を検討した。

この会期で、総会は検討中のこれら STS 作業への 1992 年両条約の適用について何の決定にも至らなかったが、関係の問題を詳細に調査して次の会期で総会に報告するように事務局長に指示した（文書 92FUND/A.10/37、37.3.7 節）。

それを受けて、事務局長は独立の専門家に STS 油移送作業が行われている世界中の場所を確認する詳しい調査を行わせたが、そこで従事する船舶の 1 隻は恒常的に錨泊してタンカーから油を受け入れた後、油は次の輸送用タンカーに移されていた。

調査では、浮遊式貯蔵設備の働きをする恒常的又は半恒常的な錨泊船舶が関与する STS 作業 24 件が特定されたが、その内の 20 件は 1992 年基金加盟国の領海内に配備されていた。これらは 2 つの主なカテゴリーに入る。最初のカテゴリーでは、船舶が恒常的に錨泊したまま留まっている海上の場所まで内陸部の出荷元から原油が小型タンカーで輸送され、ここで貨物は貯蔵及び統合用に受け入れられた後、統合された貨物が他のタンカーに移され、このタンカーがその最終目的地まで原油を輸送する。第 2 のカテゴリーでは、これはバンカー業界では極めて当たり前と見られてきたのであるが、燃料油が貨物として受け入れられ、受け入れた船舶は受入貨物の貯蔵又はブレンド用に暫定又は恒常的の何れかで使用され、その後貯蔵又はブレンドされた貨物は小分けにされて他の船舶に移され、その船舶がそれを臨海ターミナルへ輸送するか又は他の船舶にバンカーとして届ける。

調査によって特定された船舶の合計積載重量トン数は 330 万トンであり、年間に推定で合計 3,000 万トン近い油（原油及び重油）が扱われており、これは 1992 年基金加盟国が 2004 年に受け入れた抛出油合計量の約 2% に相当した。

#### 1992 年の民事責任条約及び基金条約の恒常的又は半恒常的錨泊船舶への適用可能性

1999 年 10 月の会期で、1992 年基金の総会は、船舶が通常作業する場所以外の港湾又はターミナルとの往復の航海で油を貨物として輸送する場合に限り、このような小型船舶を 1992 年両条約に基づく「船舶」と見なすべきであるとする、海上船舶への 1992 年両条約の適用可能性に関する作業部会の結論を是認することを決定した。総会では、1992 年両条約が特定の事故に適用されるか否かに関する決定は、如何なる場合にも当該事例特有の状況を考慮してなされること及び、新たな情報が明らかになった場合はこの問題の再検討もあり得ることが強調された（文書 92FUND/A.4/32、24.10 節）。

2006 年 10 月の会期で、総会は調査の結果に照らして、恒常的又は半恒常的ベースで STS 作業に従事する船舶の中には通常の交易用タンカーとして運航可能であり、また時折実際に運航していることが明らかになったことに注目した。さらに総会は、事務局長が、このような船舶が錨泊した状態で STS 作業に従事する場合はオフショア船、即ち浮遊式貯蔵設

備（FSUs）並びに浮遊式生産・貯蔵・荷下ろし設備（FPSOs）と大体同じ方法で機能しているとの見解であることに注目した。1999年10月に総会で採択された方針に従って、恒常的又は半恒常的に錨泊し STS 油移送の作業に従事する船舶が通常作業する場所以外の港湾又はターミナルとの往復の航海で油を貨物として輸送する場合に限り、このような船舶を 1992 年条約に基づく「船舶」と見なすべきであると事務局長が結論づけたことも注目された。

総会は、恒常的又は半恒常的に錨泊し STS 油移送作業に従事する船舶が通常作業する場所以外の港湾又はターミナルとの往復の航海で油を貨物として輸送した場合に限り、このような船舶を「船舶」と見なすべきであるが、当該船舶が定義に入るか否かの決定は、如何なる場合にも事例特有の状況を考慮して決定されるべきであると決議した。

### 船舶間移送及び抛出油

1992 年基金条約の 10.1 (a) 条では、1992 年基金への年次抛出は各契約国に関して、当該暦年に合計 15 万トンを超える抛出油を当該国の領域内にある港湾又はターミナル施設で海上輸送により受け入れた者によってなされることと規定している。

1980 年 10 月の第 1 回臨時会期で、1971 年基金総会は抛出油が「受け入れた」と見なされるべき状況を検討し、「受け入れた」の下記解釈を承認した（文書 FUND/A/ES.1/13、10 節）。

- (a) 加盟国領海内（その港湾を含む）における浮遊式タンクへの荷下ろしは、タンクがパイプラインで陸上施設に接続されているか否かに関わらず油の受入となる。船舶が「デッド（dead）」、即ち航海準備ができていない場合に限りこのような船舶をここでは浮遊式タンクであると見なす。
- (b) 港湾域内の運航は海上輸送と見なさない。
- (c) 船舶間移送は、移送が行われる場所（即ち、港湾域内又は港湾外であるが領海内）及びそれが船舶の機器の使用だけで行われたか、或いは陸上を通るパイプラインによって行われたかに関係なく、受入れとは見なさない。これは、移送が港湾域内か外で行われたかに関係なく、2 隻の外航船間の移送並びに外航船と内航船間の移送に適用される。油が、この方法で外航船から別の船舶に移送された後に、後者によって同じ加盟国又は別の加盟国内にある陸上施設に輸送された場合には、その施設における受入は海上輸送された油の受入と見なす。ただし、油が他の船舶に積み込まれる前に貯蔵タンクを通過する場合は、当該国における当該タンクでの油受入として報告されなければならない。

上記の解釈は 1992 年基金の受入抛出油報告様式（これは内部規則の付属書になっている）添付の説明文書に反映され、この現行版は 2005 年 3 月の臨時会期で 1992 年基金総会によって承認された（文書 92FUND/A/ES.9/28、16.2 節）。

総会は、恒常的又は半恒常的に錨泊した船舶が関与する STS 油移送作業は、行われる作業及び付随する汚染リスクに関しては陸上ターミナルの作業と大体同じであり、かつ海上輸送後に 1992 年基金加盟国の陸上ターミナルで受け入れられる拋出油（即ち原油及び重油）はすべて 1992 年基金条約の 10.1 (a) 条の目的での受入れと見なされるので、海上輸送後に 1992 年基金加盟国の恒常的又は半恒常的に錨泊した船舶で受け入れられる油もすべて当該条項の目的での受入れと見なすべきである、という事務局長の見解に同意した。

したがって、総会は 1992 年基金の受入れ拋出油報告様式添付説明文書の浮遊式タンクに関する表現を修正する必要があること、及び事務局長が、上記 32.14 節に再現した総会検討用の 1992 年基金の受入れ拋出油報告様式添付説明文書中の下記の (a) 項改定本文を提案したこと（追加本文を太字で強調）、にも注目した：

加盟国領海内（その港湾を含む）での浮遊式タンクへの荷下ろしは、タンクがパイプラインで陸上施設に接続されているか否かに関わらず受入となる。船舶が「デッド (dead)」即ち航行準備ができていない場合に限り、又は船舶が恒常的又は半恒常的に錨泊している場合に、当該船舶をここで言う浮遊式タンクであると見なす。

#### 新事例：ソーラー1号

2006 年 8 月 11 日、重油 2,081 トンの貨物を積載したフィリピン船籍のタンカー、ソーラー1号 (998 総トン) が、フィリピンのギマラス島のおよそ 10 海里南にあるギマラス海峡で（地図参照）、悪天候下で沈没した。フィリピン共和国は 1992 年の民事責任条約及び基金条約に加盟している。

同船は、2006 年 8 月 9 日にザムボアンガ（フィリピン）に向けてバターン（フィリピン）を出航して、8 月 10 日に荒波に遭遇して船首トリムを始めた。同船はギマラス島の北に避難場所を求め、そこで乗組員による検査によって、船首楼に損傷を受けた結果エンジン室、荷役設備室、船首倉及び錨鎖庫に海水が浸入していることが明らかになった。応急修理を行い浸水スペースから海水をすべて除去した後、同船はその日のうちに再び航路をとった。8 月 11 日の午後の間中、同船は荒波に遭遇して右舷に 5° 傾いた。傾きは急速に悪化して遂に転覆し船長は乗組員に退船命令を下した。乗組員 20 名の内 18 名は助かったが 2 名が海上で行方不明になった。目撃した生存者の報告では、船首がゆっくりと沈み暫くは船尾とスクリューだけが見えたがそれも消えたという。

沈没後、同船から未確認であるが大量の油が流出し、沈んだ船から量は徐々に減っているが油が流出し続けた。The Philippines National Mapping and Resource Information Authority (NAMRIA) は、沈没区域の深海測量調査を行って、海面に油が浮いている場所のほぼ真下の水深 630 メートルに同船を確認した。

ソーラー1号は船主相互保護補償協会（ルクセンブルグ）（船主クラブ）に加入していた。船主クラブと 1992 年基金は共同で、フィリピンへの専門家の派遣を国際タンカー船主汚

染防止連盟（ITOPF）に要請した。

1992年基金は、事故から発生するかもしれない法的な問題の処理で支援してもらうためにフィリピンで弁護士を雇った。

## 流出の影響

### 海岸線の汚染

ギマラス海峡には島嶼群があつて、その海岸線には砂浜、岩場、サンゴ礁、海藻床及びマングローブがある。海峡で最大の島であるギマラス島南西の海岸には、国の海洋指定保護地区と水産養殖研究センターがある。ギマラス島の沿岸水域は、沿岸地域社会の大部分が漁業に従事していて重要な小規模漁業を支えている。沿岸及び岸辺付近の水産養殖も普及している。島にはささやかな観光産業がある。

油はギマラス島の南部及び南西部沿岸や東南沿岸沖の多数の小島に漂着した。これらの沿岸は、特に油の窒息効果に弱いマングローブが密集している。比較的少量の油が、パネイ島の北東沿岸のイロイロ市近く及びアジュイ湾北部及びコンセプション諸島にも漂着した。

程度の差はあるが、約 124km の海岸線とおよそ 500 ヘクタールのマングローブが汚染された。環境天然資源省（DENR）及びビサヤスにあるフィリピン大学からの研究者が、マングローブの木への油の短期的及び長期的な影響の調査に乗り出した。

### 漁業と海中養殖

油流出は、ギマラス島の小規模漁業に大きな影響を与えた。漁業は大きく 2 つにわけられる。1 つは種々の漁具を使用する小型船漁業で、もう 1 つは海底に固定された大きな構造物を使用して仕切り内に魚を追い込んでそこから魚を捕獲する定置罟漁業である。漁業に従事するおよそ 7,000 人が漁具の汚染の結果又は漁場に存在する油の何れかによって直接影響を受けた。一般の人々がギマラス島からの魚はすべて汚染されていると考えたために、汚染されなかった島の沖で漁業に従事する 4,000 人以上の人々が漁獲物の販売に苦労したと報告している。

流出は、主に陸上の池におけるサバヒーの塩水養殖からなる水産養殖施設にも影響を与えた。海水は水門（取入れ口）から池に入るようになっている。漁業水産資源局の報告によると、程度の差はあるがおよそ 90 の養殖池事業者が影響を受けた。事業者の中には汚染を恐れて早めの漁獲を決断した者もいて、その結果魚は通常の商品サイズまでには至らなかった。魚の大量死報告がいくつかあった。油にひどく侵された池は広範囲ではなかった。

報告によると、支柱から吊るしたロープに海底から離して海藻を付着させる海藻養殖区域が大々的に油の影響を受けた。海藻は塩分の低下、熱及び汚染等の周囲のストレスに敏



感である。しかしながら、汚染された区域の収穫物で観察された損害の殆どはソーラー1号からの油によるものと思われる。

現場に随行して損失の全体的な査定を行うとともに求償者の補償請求の提出を支援するために、フィリピンの経験がある漁業専門家及び水産養殖専門家が船主クラブ及び 1992 年基金に雇われた。

### 観光事業

ギマラス島は他には観光の呼び物が殆どないので、観光客を招致するにはその海辺だけが頼りである。その結果、この流出は観光事業に大きな影響を与えた。観光客の大半は島に日帰り旅行に出掛け（76%）残り 24%はギマラスに 1 泊滞在する旅行客である。観光で訪れる客の推定 94%は国内客（即ち、フィリピン人）であるが、6%は主に韓国及び日本からの外国人である。観光客がピークになる季節は 4 月から 6 月であるが、その他は月々の訪問客数が比較的一定している。

船主クラブと 1992 年基金は、以前の事故で基金が使っていた観光の専門家を雇用した。専門家たちは、被害者の事業の特質とその事業への流出の影響をより深く理解するとともに、彼らの補償請求の提出方法を助言するために、影響を受けた区域に赴いて多くの潜在的な求償者に会った。

ギマラス島及びその周囲の小島には、およそ 80 の観光事業がある。これらの半分以上は海辺であり事業は俗にいうビーチリゾート経営である。それらの約 25 は島の汚染された部分に位置する。しかしながら、小さな島だけに汚染区域外に位置するリゾートも旅行客沈滞の影響を受けた。上記の事業には、レストラン、小売業及び遊覧船操業等の輸送サービスは含まれていない。

ビーチリゾートは 2 室以上の宿泊設備を提供するものであるが、部屋は設備の整ったエアコン付きの部屋から設備なしの共同部屋、パラソル付きの戸外スペースまで色々である。ビーチリゾートには、1 泊宿泊客や日帰り旅行者に利用されるレストランやピクニックサービスもある。これら事業の殆どは小さな私企業であり収入レベルも比較的低く、その多くが相当な苦勞を味わった。ギマラス島から離れた小さな島に位置するリゾートがいくつかあるが、これらはかなりの割合を外国市場に向けた比較的レベルの高い施設を提供しており、経営形態がギマラス島にあるリゾートとは全く異なっている。

副事務局長兼技術アドバイザーと補償請求マネージャーの 1 人が船主クラブの代表と一緒に 2006 年 9 月と 10 月に 2 回フィリピンを訪れて、中央政府の代表者、州政府及び求償者と一連の補償請求集会を行った。集会は、クラブ及び基金の訪問に終始同行したソーラー1号の庸船者であるペトロン社の代表者が手配した。

### 清掃作業

フィリピンの流出対応では主導的な政府機関であるフィリピン沿岸警備隊が清掃作業を

全体的に指揮した。海上における対応は、軽飛行機と船舶の使用による新たな流出油への油処理剤の散布に焦点が当てられた。市販のオイルフェンス及びワイヤネットとバナナの葉やココナツの殻等地元材料でつくった自家製のオイルフェンスを使用して、いくつか被害を受けやすい場所を保護する試みがなされた。

ペトロン社は海岸線の清掃を編成及び管理する責務を引き受けて、これは主として「労賃現金払い」プログラムの下でペトロン社に応募した被害を受けた村落の住民が引き受けた。対応作業の最盛期にはおよそ 1,500 人の住民が海岸線の清掃に参加して、2006 年 11 月初め作業が完了した時点までに合計およそ 63,000 人日がこの作業に費やされた。

海岸線の清掃は主に手作業で行われ、主としてギマラス島南部沿岸の砂浜に焦点が当てられた。海岸線の清掃で約 2,100 トンの油性の廃棄物が出たが、これは各場所から集められてセメント工場に輸送され、そこで代替燃料及びセメント生産の原材料として使用された。

## ソーラー 1 号の残留貨物除去のために提案された作業

### 難破船の海中調査

事故後間もなく、船主クラブは遠隔操作機 (ROV) を使用して同船の海中調査を引き受ける日本のサルベージ会社と契約した。調査の目的は、その所在位置、深度及び方位を確認するための同船の調査及び更なる汚染リスクの評価を行うことである。船主クラブと 1992 年基金は、現場に随行して海中調査の監督と調査結果の解釈を行う海難救助の専門家一名を共同で任命した。

同船は、約 10° の船尾トリムと傾斜 6° の海底で直立状態にあることが分かった。船尾端部には沈殿物が 6.5 メートル蓄積していたが、船首端部には何もなかった。No.1 バラストタンクと左舷アンカーチェーンロッカーとの間のバルクヘッドの左舷側船尾に、底辺の寸法が約 28cm 高さ約 15cm のパンク状の三角形の穴が見つかった。左舷及び右舷の外板はともに船底付近が潰れている兆候を示したが、目に見える亀裂の兆候は一切なかった。主甲板には凹みや折り曲げ又は亀裂の明らかな兆候は一切なかった。貨物タンクハッチの蓋は、蓋が一部半開きになっていた左舷 No.4 以外は、すべて閉まっていることが判明した。このタンクから油が出ている様子はなく、内容物は完全に無くなっていることを示していた。油は、程度の差はあるが、パイプ及びベント並びに左舷 No.2 貨物タンクのタンクの蓋から漏れていることが判明した。しかしながら、ROV により多数のベントバルブを閉めてからは、全漏洩量はざっと 20 リットル/時間まで低減された。

### 難破船から生じる今後の汚染リスク

船主クラブと 1992 年基金は、ソーラー 1 号の難破によって生じる汚染リスク及び残留油をすべて除去する作業が技術的に合理性があるかどうかの評価を ITOPF の専門家と海

難救助専門家に要請した。

専門家たちは、難破船の主甲板と上部船殻には外見上は損傷が無くかつ構造物周囲に目に見える油汚れ又は油の溜まりがないということは、貨物タンクからの大きな油の漏出はなく、油の大部分は船内に未だ残っている可能性があることを示している点に注目した。しかしながら、これは事故の直後に海で油を観察した結果及び油 2,081 トンの貨物の少なくとも 50%は流出したと思わせる海岸線の汚染の程度とは完全には一致しない。専門家たちは、どのような隠れた構造的損傷が起こっているのか及びこれが大量の油漏出を引き起こし得るかは、船の沈没時の状況を把握しない限り評価するのは不可能であると述べた。専門家たちは、非貫入式の中性子衝撃技術による難破船内残留油の定量化は可能だろうと考えたが、この技術は同船を妨害するリスクを伴う船殻周囲の堆積物の掘削を必要とした。

専門家たちは、海中調査に基づいて同船は安定した位置にあるようであり、通常の状態下では同船が動く可能性はないと考えた。しかしながら、専門家たちは同船のある場所は地震活動の活発な区域であり、過去 50 年間に 2 回の大規模地震を経験していることに注目した。

専門家たちは、船内に油を放置した場合最も可能性が高いのは、腐食によって生じたピンホール及び亀裂からの長期にわたる緩やかな油の漏出であるが、同船の構造又は安定性に対する激しい地震の影響による大量の油漏出を無視するわけにはいかなかった。

専門家たちは、事故後の油の漏出は経済資源に重大な影響を及ぼしており、これが示すとおりギマラス島は南西季節風の時期には難破船からの汚染の影響を受けやすくかつ脆弱である点に注目したが、環境への影響はどのようなものかを口にするのはあまりに早計であった。

専門家たちは、同船から残留貨物をできる限り多く除去する作業の費用は更なる油漏出に起因する油濁損害のリスクと釣り合いではないという条件で、彼らの意見としては、このような作業を正当化することができるかと結論づけた。

#### 1992 年基金執行委員会による検討

2006 年 10 月の会期で、1992 年基金執行委員会は難破船から残留油を除去する作業は技術的に正当化されるか否か、及びこのような作業の費用に関する補償請求は原則的に容認できるか否かに関する問題を検討した。

委員会は、事務局長が、入手できる情報に基づいて相当な量の油が難破船に残っているのを無視できないという見方をした点に言及した。船主クラブと基金が非貫入式の技術を使用して同船の残留油量を計測する調査を引き受ける可能性を調査したが、調査費用が 300~400 万米ドル (170~220 万ポンド) の範囲になると示された点が注目された。さらに、船内油の計測には船尾部分が埋没している堆積物を掘削する必要があるとあり、これは船を不安定にする可能性があり大量油漏出のリスクを伴うこと、したがって事務局長は船内残留油の定量化を目的とした調査は正当化されないという見方をした、という点が注目され

た。

委員会は、置かれた状況、特に船内に大量の油が残っている可能性及び同船が位置する区域は地震活動が活発でありまた被害を受けやすい経済的及び環境的資源に近いという事実の中で、事務局長が、同船から残留貨物をできる限り多く除去する作業の費用は、更なる油漏出に起因する油濁損害のリスクと不釣り合いではないという条件でこのような除去作業は合理的でありかつ作業費用は補償の要件を満たしていることを専門家と合意した点に注目した。

初期の段階では残留油の定量化と除去の作業費用は、船内で見つかる油量次第で 800～1,200 万米ドル（440～670 万ポンド）になると示された点が注目された。しかしながら副事務局長は、油除去作業だけの新たな提案に基づいて最終的な費用は 800 万米ドル（440 万ポンド）近くか或いは恐らくもっと少ないであろうと述べた。

委員会は、初期の見積ではソーラー1号による汚染から既に被っている損失レベルが 500～800 万米ドル（280～440 万ポンド）の範囲になることが示されたこと、水産養殖池への油濁損害は以前の台風通過による池の損害ほどは深刻ではなかったこと、事故が観光事業のピーク時期及び漁業シーズンを外れて起こったこと、及び更なる大量の油流出は少なくとも既に発生しているのと同じ程度の油濁損害を引き起こす可能性があることに注目した。

大多数の代表団が、ソーラー1号からの油除去費用に関する補償請求は原則的に容認できる、という事務局長の提案を支持した。多くの代表団が強調したのは、難破船内に大量の油が残っている可能性、及び難破船は活発な地震活動区域の近辺であるという観点、さらにその影響を受けやすい経済的及び環境的資源との近接性を前提とすれば、示されている油除去費用は更なる油漏出に起因する油濁損害のリスクと不釣り合いではないという点である。執行委員会は、ソーラー1号からの油の除去費用に関する補償請求は原則的に容認できると決定した。

2006年11月に船主クラブは、遠隔操作機を使用する深海エンジニアリングプロジェクトを専門とするイタリアの会社 Saipem Sonsub とソーラー1号からの残留油除去の契約を締結した。作業は 2007年3月初めに開始の予定である。

### 最初の STOPIA 事例

1992年民事責任条約に従ってソーラー1号に適用できる限度額は 451 万 SDR（360 万ポンド）である。しかしながら、ソーラー1号の船主は 2006年小型タンカー油濁補償協定（STOPIA）に加盟していたことにより、民事責任条約に基づいてタンカーに適用できる限度額は、任意ベースで 2,000 万 SDR（1,580 万ポンド）に増額された。ただし、1992年基金が求償者に補償する責任は、容認できる補償請求の合計金額が民事責任条約に基づいてソーラー1号に適用できる限度額を超える場合には、その相当分が継続された。1992年基金は、STOPIA には加盟していないが、1992年民事責任条約に基づいてタンカーに

適用できる限度額と容認できる補償請求の合計金額との差、又は 2,000 万 SDR (1,580 万ポンド) の何れか少ない方を船主から賠償して貰う法的執行権を持っている。

船主クラブが 1992 年民事責任条約に基づいてソーラー1 号に適用できる限度額まで補償金を支払った後、1992 年基金が補償金支払いの責任を負うものとするということで、事務局長と船主クラブとの間で合意に到った。次いで 1992 年基金は STOPIA 限度までクラブからの正規の払戻を求め、クラブは基金からの請求後 2 週間以内に支払を行うものとする。この手続きによって、容認できる補償請求の合計金額が STOPIA 2006 の限度額 2,000 万 SDR (1,580 万ポンド) を超えない限り、基金は拠出金を課す必要はなくなる筈である。

2006 年 10 月に船主クラブは、事故の背景、特にその因果関係を自ら調査した結果、船主クラブが船主に対する保険金の適用を無効としても正当といえる船主の船舶操業に重大な懸念を抱いていることを事務局長に告げた。しかし、船主クラブは、「保険業者は油濁損害が船主の故意の違反行為に起因するという抗弁を利用してよい」と特段に規定している民事責任条約の第 VII 条 8 節に従った一切の責任の回避を試みないと決めたことを事務局長に告げた。

しかし、船主クラブはその怠慢が油濁損害を引き起こしたか又はこれに寄与した可能性がある求償者からの補償請求に反対するために、民事責任条約の第 III 条 3 節に基づくその権利を留保するつもりであること、及び寄与原因とする怠慢の証拠が確認された場合は第三者が行う補償請求を支払うつもりはないことを事務局長に告げた。

第 III 条 3 節は以下のように述べている。

損害を被った者が損害を引き起こす意図で行った行為又は不作為、又は当該者の怠慢、の何れかにより油濁損害が全体的又は部分的に引き起こされたことを船主が証明した場合は、船主はこのような者に対するその責任を全体的又は部分的に免除される。

このような第三者からの補償請求があり得るのは、防止措置に関する場合のみと考えられる。

1992 年基金条約の第 IV 条 3 節は以下のように述べている。

損害を被った者が損害を引き起こす意図で行った行為又は不作為、又はこのような者の怠慢、の何れかにより油濁損害が全体的又は部分的に引き起こされたことを基金が証明した場合は、船主はこのような者に対するその責任を全体的又は部分的に免責される。如何なる場合にも、基金は 1992 年民事責任条約の第 III 条 3 節に基づいて船主が免責されたであろう程度まで免責されるものとする。ただし、防止措置に関して、基金に対するこのような免責は一切ないものとする。

しかしながら、第三者の怠慢が油濁損害を引き起こしたか又はこれに寄与した場合でも、1992 年基金には 1992 年基金条約の第 4 条 3 節に従って、このような第三者が講じた防止措置の合理的な費用に関する如何なる補償請求をも支払う責任がある。基金がこのような補償請求を支払う場合は、STOPIA 2006 の条項に基づく船主クラブから基金への払

戻しはないか、又は少なくとも当面はない。

1992年基金は、今のところ第三者側の寄与原因となる怠慢についての船主クラブによる申立を批評する立場にはない。しかしながら、基金は防止措置を行った求償者側に怠慢への寄与があったか否かの立証に使用できるすべての証拠を調べて、その結果を委員会に報告するつもりである。

## 補償の請求

### 清掃及び防止措置

2006年12月31までに、3契約者による合計で650万米ドル（340万ポンド）の海上清掃費用に関する補償請求が合計390万米ドル（210万ポンド）と査定されて、合計240万米ドル（120万ポンド）が暫定的に支払われた。

ペトロン社による海岸の清掃費用に関する1億6,000万PHP（160万ポンド）の補償請求は、暫定的に合計1億500万PHP（110万ポンド）と査定されて6,000万PHP（60万ポンド）が暫定的に支払われた。さらに4,500万PHP（45万ポンド）が新年早々に暫定的に支払われるであろう。船主クラブは、ペトロン社の怠慢が油濁損害を引き起こしたか又はこれに寄与したので、上記の民事責任条約の第III条3節の規定に従って補償の支払を拒絶すると申し立てた。したがって1992年基金は、補償請求は防止措置の費用に関するものであるから、事故原因の調査結果が判明するまではペトロン社の補償請求を支払うことに同意した。

船主クラブは難破船の海中調査の費用について20万4,000ポンドを支払った。

### 漁業及び海中養殖

2006年10月に、船主クラブと1992年基金はギマラス島の5つの市町村に住む漁民から13,535件の補償請求を受けた。各求償者は、使用した漁具の種類、小型船所有の有無及びある場合は動力の有無、毎月の出漁日数に関する情報、油流出時点で通常捕獲していた魚の種類及び代表的な市場価格を提示した。

約2,174件の重複補償請求を除いた後、残り11,361件の補償請求からの情報がそれぞれ各市町村用の補償請求データベースに入力された。次いでデータは多数の漁業カテゴリーに分類されて、各カテゴリーの一日の平均稼ぎ高が計算された。一日あたりの稼ぎ高は、公表記録及び漁業専門家が早い時期に現場調査で集めた情報と比較された。計算された平均稼ぎ高は公表データと概ね一致したので、これを用いて彼らが従事していた漁業活動のタイプに応じた求償者個々の損失が査定された。求償者全員の損失は、海岸清掃作業の完了に要した時間と一致する12週間の通常漁業の中断に基づいて査定された。求償者11,361名の合計損失は1億2,030万PHP（130万ポンド）と査定された。求償者の98%以上は、これらの査定に基づいて補償請求を解決することに合意した。

求償者は彼らの代理として行動できる何れの漁業組合又は協同組合をも代理人に立てなかったということから、船主クラブと 1992 年基金は各求償者個々に支払うことを決めた。支払は 2006 年 12 月 14 日に開始されて、12 月 31 日までに 5 市町村のうち 3 市町村の合計 3,530 名の求償者が補償された。残りの求償者には 2007 年 1 月末までに支払われる。

2006 年 11 月に、船主クラブと 1992 年基金は海藻採取業者から油により収穫物が受けた損害申立に関する 77 件の補償請求を受けた。これらの補償請求、合計 72 万 5,000PHP (7,544 ポンド) は現在査定中である。

2006 年 12 月に、船主クラブと 1992 年基金は魚養殖池事業者から 90 件の補償請求を受けた。損失の性格は求償者間で違いがあり、壊れた堤防又は水門（門扉）から池に油が入って魚が死んだという申立もあれば、汚染を避けて早めに魚の捕獲を決めたことによる損失の補償請求及び魚の値下がりによる損失の補償請求もあった。合計の補償請求金額は 3 億 1,600 万 PHP (330 万ポンド) である。これらの補償請求は現在査定中である。

### 観光事業

2006 年 12 月 31 日までに、船主クラブと 1992 年基金は観光事業者、主に小さなリゾート所有者及び小型船観光事業者から 74 件の補償請求を受けた。合計の補償請求金額は 1 億 800 万 PHP (110 万ポンド) であった。合計 24 件の補償請求は、合計 59 万 4,000PHP (6,180 ポンド) で解決された。25 年間にわたる島のリゾートへの投資に対する損失を申し立てた 1 億 PHP (100 万ポンド) の補償請求は、このような補償請求は原則的に容認されないという根拠で拒絶された。

多くのリゾート所有者が 2007 年中にさらなる損失に関する補償請求を提出する可能性がある。

### 流出後の調査と復元措置

2006 年 11 月、環境天然資源保護局（DENR）は船主クラブ及び 1992 年基金に、流出後の環境監視プログラム及び沿岸天然資源復興の事業に関する必要資金計画を提出した。提案された費用は 1 億 3,000 万 PHP (130 万ポンド) と設定されているが、最終的には影響を受けた区域に移植するためのマングローブの若木を育てるマングローブ種苗場の設立を含む、油で被害を受けたマングローブの復元に重点が置かれた。この提案には、各種の大気、水及び土質の監視調査も含まれている。

船主クラブ及び基金は、マングローブへの油の影響を監視する提案には賛成するが、復元措置又は種苗場の設立の必要性を決めるのは早すぎることを DENR に告げた。しかしながら、船主クラブ及び基金は、より大きな潮汐による入替えと洗浄の促進のために 8ヶ所のマングローブ地帯の水路から油の付着の有無にかかわらず瓦礫を収集すれば、それによって根茎系統に付着する油と周囲の堆積物からストレスを受けているマングローブの復元を助けることになる、という提案には原則的に同意した。クラブ及び基金は、DENR がこ

これらの措置のための最初の資金を自らで提供して、作業終了後に費用補償を請求しなければならない点を指摘した。クラブ及び基金は、提案された大気、水及び土質を計測する調査は、彼らの見解では技術的に正当化されないこと、またこれらの計画の費用に関する補償請求は恐らく基金の容認基準を満たさないことを DENR に助言した。

## 将来：HNS 条約

1996 年の危険物質及び有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任及び補償に関する国際条約（HNS 条約）は、1996 年 5 月に IMO の主催で開催された外交会議で採択された。条約の狙いは、危険物質及び有害物質（HNS）の海上輸送に起因する人的及び物的損害、清掃と復元措置の費用及び経済的損失に関する適切で迅速かつ有効な補償を保証することにある。HNS 条約は、極めて広範囲にわたって 1992 年条約をモデルとして策定されている。

HNS には、ばら積み固体、石油を含む液体、液化天然ガス（LNG）及び液化石油ガス（LPG）等の液化ガス及び梱包された物質が含まれる。石炭及び鉄鉱石等のばら積み固体は、その示す危険性が低いので除外される。非持続性油に起因する損失又は損害は、持続性油に起因する非油濁損害と同様に取扱われる。持続性油に起因する油濁損害は、このような損害は既にタンカーからの油濁に関する責任と補償についての既存の体制、即ち 1992 年民事責任条約、1992 年基金条約及び追加基金議定書で扱われているので除外される。放射性物質に起因する損失又は損害も除外される。

HNS 条約は、「2 段階方式」補償体制を確立している。第 1 段階は個々の船主及び保険業者によって提供され、第 2 段階は全条約加盟国における海上輸送後の HNS 受取者が拠出する国際危険有害物質基金（HNS 基金）によるものである。船主が負う責任限度は、2,000 総トン（GT）までの船舶で 1,000 万 SDR（1,490 万米ドル）、100,000GT 以上の船舶では 1 億 SDR（1 億 4,900 万米ドル）に増加する。HNS 基金は、船主及び保険業者により支払われた金額を含めて、最高 2 億 5,000 万 SDR（3 億 7,100 万米ドル）までの追加補償を提供する。

HNS 条約は、条約批准国内で前歴年に一般会計への寄与の責任があるばら積み固体及びその他の HNS からなる貨物が合計 4,000 万トン以上受け入れられたこと、及びこれらの内の 4 ヶ国はそれぞれ合計トン数 200 万 GT 以上の船舶を所有していることを条件に、最低 12 ヶ国によって批准されてから 18 ヶ月後に発効する。

2006 年 11 月 20 日現在で、8 ヶ国（アンゴラ、キプロス、モロッコ、ロシア連邦、セントキッツ・ネイビス、サモア、スロベニア及びトンガ）が条約を批准している。

## 結 論

民事責任条約及び基金条約に基づいて確立された国際補償体制は、長年にわたって存続している最も成功した補償体制の一つである。殆どの補償請求が交渉の結果友好的に解決



された。

1971年基金が1978年に設立された時には、加盟国は僅か14ヶ国であった。長年の間に、1992年基金加盟国数は98ヶ国に増えた。近い将来多くの国々が1992年両条約を批准するものと期待される。この加盟国数の増加は、各国政府が全般的に国際補償体制がうまく機能しているという考えを持っていることを示していると思われる。これは1992年両条約に基づく体制が危険有害物質の海上輸送等、他分野における責任と補償制度を創設するモデルとして役立ったことを物語っている。

最近の大規模事故の結果、1992年両条約に基づく補償体制は油濁被害者に十分な保護を提供していないという批判を受けるようになった。1992年両基金加盟国はこの批判に耳を傾けて、2000年に始まった体制の妥当性を見直しという建設的な方法でそれを考慮してきた。その趣旨からの手段として、2003年5月の追加基金設立議定書の採択と流出後の調査費用及び汚染環境の復元費用に関する補償請求マニュアルの修正により、2003年11月1日発効の責任と補償限度の増額が講じられた。

附属資料

1992年民事責任条約及び1992年基金条約の加盟国

2007年1月24日現在

(従って、1992年基金加盟国)

1992年基金条約が発効している98ヶ国		
アルバニア	グルジア	パナマ
アルジェリア	ドイツ	パプアニューギニア
アンゴラ	ガーナ	フィリピン
アンチグアバーブーダ	ギリシャ	ポーランド
アルゼンチン	グレナダ	ポルトガル
オーストラリア	ギニア	カタール
バハマ	アイスランド	大韓民国
バーレーン	インド	ロシア連邦
バルバドス	アイルランド	セントキッツ・ネイビス
ベルギー	イスラエル	セントルシア
ベリーズ	イタリア	セントビンセント及びグレナディ ーン諸島
ブルネイ・ダルサラーム	ジャマイカ	サモア
ブルガリア	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
カーボヴェルデ	リトアニア	南アフリカ
中国（香港特別行政区）	ルクセンブルグ	スペイン
コロンビア	マダガスカル	スリランカ
コモロ	マレーシア	スウェーデン
コンゴ	モルジブ	スイス
クロアチア	マルタ	トンガ
キプロス	マーシャル諸島	トリニダード・トバゴ
デンマーク	モーリシャス	チュニジア
ジブチ	メキシコ	トルコ
ドミニカ連邦	モナコ	ツバル
ドミニカ共和国	モロッコ	アラブ首長国連邦
エストニア	モザンビーク	イギリス
フィジー	ナミビア	

フィンランド	オランダ	タンザニア連合共和国
フランス	ニュージーランド	ウルグアイ
ガボン	ナイジェリア	バヌアツ
	ノルウェー	ベネズエラ
	オマーン	

追加基金議定書加盟国  
2007年1月24日現在  
(従って、追加基金加盟国)

2003年追加基金議定書加盟20ヶ国		
バルバドス	ギリシャ	ノルウェー
ベルギー	アイルランド	ポルトガル
クロアチア	イタリア	スロベニア
デンマーク	日本	スペイン
フィンランド	ラトビア	スウェーデン
フランス	リトアニア	イギリス
ドイツ	オランダ	

1992年民事責任条約に加盟しているが1992年基金条約に加盟していない国  
2007年1月24日現在  
(従って、追加基金の加盟国ではない)

1992年民事責任条約が発効している16ヶ国			
アゼルバイジャン	インドネシア	モルドバ共和国	ソロモン諸島
チリ	クエート	ルーマニア	シリアアラブ共和国
中国	レバノン	サウジアラビア	ベトナム
エジプト	パキスタン		
エルサルバドル	ペルー		
加入書を寄託したが、示された日付まで1992年民事責任条約が未発効の1ヶ国			
イエメン			2007年9月20日

1969年民事責任条約加盟国

2007年1月24日現在

1969年民事責任条約に加盟している38ヶ国		
アゼルバイジャン	グルジア	モーリタニア
ベナン	ガーナ	モンゴル
ブラジル	グアテマラ	ニカラグア
カンボジア	ガイアナ	ペルー
チリ	ホンジュラス	セントキッツ・ネイビス
コスタリカ	インドネシア	サントメ・プリンシペ
コートジボワール	ヨルダン	サウジアラビア
ドミニカ共和国	カザフスタン	セネガル
エクアドル	クウェート	セルビア・モンテネグロ
エジプト	ラトビア	シリアアラブ共和国
エルサルバドル	レバノン	アラブ首長国連邦
赤道ギニア	リビア・アラブ国	イエメン
ガンビア	モルジブ	

備考：1971年基金条約は2002年5月24日に失効した。