

油濁損害賠償に係る国際枠組みについて

国際油濁補償基金
法務審議官 吉田晶子

[要旨]

現在のタンカーからの油濁損害賠償に係る国際枠組みは、1992年民事責任条約と基金設立条約および2003年に採択された追加基金議定書からなる3層構造となっている。

1992年民事責任条約に基づき、船主はトン数に応じた責任額に相当する保険契約の締結義務を負うとともに、当該船舶に係る事故に起因する損害について厳格責任を負う。

油濁損害が、条約締約国の領海又は排他的経済水域において発生した場合、船主が賠償責任を果たす資力がない場合や損害が船主の責任限度額を超えた場合には、国際油濁補償基金（以下、「基金」という。）から賠償金が支払われる。追加基金議定書締約国の場合、さらに第3層の補償が準備されている。

基金からの賠償金は、締約国からの拠出金からなっており、締約国において海上輸送後に持続性油（Persistent Oil）を受け取った者（拠出油受取人）が基金からの請求に対して直接支払いを行う仕組みとなっている。

締約国は、条約により、毎年、各拠出油受取人とその受取量を基金事務局に報告することが義務付けられている。

賠償金の査定は、基金総会で採択された世界共通の基準に従い実施される。

適切な記録の保存と書面による請求の合理性の証明が、円滑な賠償に有効である。

現在、基金が抱えている課題の一つは、大規模な事故が発生した場合に、いかに効率的かつ円滑に賠償査定を行うかという点である。

2007年に韓国で発生したへべイ・スピリット(Hebei Spirit)号事件では、1万8千件の請求が行われ、現在も査定作業が進行中であるが、基金発足以来最大規模の事故となることが見込まれている。

この事故を契機として、大規模事故が発生した場合の基金の賠償の在り方について検討するため、基金総会においてワーキンググループが立ち上げられ検討が進められている。損害発生の実態とその額の検証と査定作業の効率化をどのように両立させるかが議論のポイントとなっている。

また、従来、浮遊貯蔵体(Floating Storage Unit)については、基金条約の賠償対象である「船舶」には含まれないとの解釈であったが、締約国の最高裁でこれを「船舶」に含める旨の判決が出されたことを契機として、解釈の変更を行うべきか検討が進められている。

以上