

STOPIA と TOPIA 2006 — 何が、何故、いつ？*STOPIA and TOPIA 2006 – What, why and when?*

国際汚染補償制度の最近の展開

はじめに

ガード・ニュースの読者の多くは、高粘度油をバラ積み貨物として運搬するタンカーから油汚染が発生した場合の国際的な補償制度、すなわち民事責任条約¹と基金条約²の双方についてよくご承知のことでしょう。この制度によって船主は、おのおのの P&I 組合を通して、民事責任に関する条約 (CLC) のもと第一段階の補償を分担します。CLC は輸入油に課せられる税によって石油業界が出資する基金条約で第二段階として補われます。CLC 条約/基金条約は、関連するタンカーからの油汚染の被害者に即時に適切な補償を提供できるよう考案されたものです。さらに、時とともに補償制度は、担保された油濁の費用を石油業界と海運業界に等分に割り当てることを目指すようになりました。この責任制度の基本的な要素には、補償を求めうる油濁損害の定義、船主の責任限度に至るまでの責任の船主への手段、保険者に対して直接行動を取る権利とあいまった船主の強制賠償責任保険、そして責任限度³があります。この補償制度は 1970 年代半ばから施行されており⁴、その機能の効果が認められてきました。この制度は 1992 年に、1992 年民事責任条約と基金条約によって改正されています。

¹ 1969 年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 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages (CLC))

² 1971 年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 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND))

³ この記事は補償制度の詳細を論ずるものではありません。この件についての詳しい情報は IOPC 基金のウェブサイト (www.iopcfunds.org)、または ITOPF のウェブサイト (www.itopf.com) でご覧になれます。

⁴ 69CLC は 1975 年から、71Fund は 1978 年から。

これまでにお知らせした展開

すでにガード・ニュースでお知らせしたように⁵、1999 年フランス沖でのエリカ号事故と 2002 年スペイン沖でのプレステージ号事故後に補償限度の引き上げや施策をよりわかりやすく改定することを求める声があがりました。その結果、利用できる補償限度は 50 パーセント引き上げられ、2003 年 11 月から実施されています。また、利用できる補償の第三段階として、2005 年 3 月から実施されている追加基金も同時に基金に出資されることになっています⁶。これらの方法によって、この施策で利用できる補償額の合計は 1992 年の基金条約で利用可能な 2 億 300 万 SDR⁷ から 7 億 5 千万 SDR (10 億米ドル以上) に引き上げられました。このように補償額が引き上げられたことで、海運業界と石油業界の間での費用分担の問題が生じました。この問題に取り組むために、小型タンカー油濁補償協定 (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement = STOPIA) という任意企画を国際 P&I クラブ・グループが提案しました。STOPIA は追加基金の施行と同時に追加基金加盟国で施行され、船主からの最低補償額を 450 万 SDR から 2 千万 SDR に引き上げました。

最近の展開

この補償企画の意図が、補償費用をいずれ石油業界と海運業界とで当分に分担することで

⁵ ガード・ニュース 171 号の "Increased compensation amounts under the international pollution compensation regime" 参照

⁶ ガード組合員向けサーキュラー 2004 年 8 号、"Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA)" 参照

⁷ 特別引出権 (Standard Drawing Right = SDR) の価格は International Monetary Fund のウェブサイト (www.info.org) で閲覧できます。この記事執筆中の時点では 1SDR は 1.4 米ドル相当です。

あるのを踏まえて、海運業界は 2005 年 10 月に 1992 年油による汚染損害のための国際基金会議の第 10 回会議において、油漏費用の分担について更なる任意企画を提案しました。これらの企画、すなわち STOPIA 2006 とタンカー油濁補償協定 2006 年 (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 = TOPIA 2006) は、この国際組織の運営が円滑に続くことを切望する船主側の支援を反映したものであり、これによって補償制度の大々的な改正が見送られたのです。

STOPIA 2006 と TOPIA 2006⁸

IOPC 基金による統計分析では、CLC と基金からの将来の油漏予想費用の見通しは、STOPIA 2006 と TOPIA 2006 を織り込むと、石油業界と海運業界にほぼ均等に分割されることとなります。これは任意企画の意図するところと同じです。STOPIA 2006 と TOPIA 2006 は 2006 年 2 月 20 日に施行されました。

現行の STOPIA 協定は、該当タンカーが総トン数 29,458 あるいはそれ未満の船主が CLC のもとでの本船の賠償責任限度額と 2 千 SDR との差額を 1992 年基金に弁償することに同意したのですが、STOPIA 2006 協定はこれを大幅に反映したものです。この結果、小型タンカーの所有者が支払う補償額が 450 万 SDR から 2 千万 SDR に引き上げられます。

STOPIA の効果が及ぶ範囲としては、現在は追加基金にも加入している国にのみ適用されていますが、STOPIA 2006 の範囲は 1992 年基金の加盟国すべてに適用するべく拡大され、それを適用する機能が整えばさらにすべての CLC 92 加盟国にまで適用範囲を拡大することを目指しています。この改正によって、

STOPIA の適用国は 13 か国から 100 か国以上に拡大されます。これは大幅な増加であり、合意されたのはある複数の主要国が、補償企画の大幅な改定を阻止する手段として船主の改正案を支持し、拡大を強力に要請した結果です。

TOPIA 2006 は STOPIA 2006 と似通っていますが、注目すべき違いが 2 点あります。第一に、TOPIA 2006 のもとでは、タンカー所有者は追加基金に該当するクレームの額の 50% の額を追加基金に弁済しなければなりません。(すなわち、基金にて負担された STOPIA 限度額までの「最初の」金額は 100% 弁済される STOPIA と違って、追加基金のもとに支払われるべき額はボトム・アップで分担されるのです。)

STOPIA 2006 にも TOPIA 2006 にもともに見直し機能があり、将来的に補充されるよう契約が調整されることがあります。これは、契約運用年の最初の 10 年間に (そして以後の 10 年間の各年に) 3 条約のすべて (CLC、基金条約、追加基金議定書 2003) のもとに、2006 年 2 月 20 日以後船主あるいは石油荷受人のいずれかが支払ったクレームの割合が 55% を超える場合です。割合が 60% を超えれば、契約は調整が必要です。

これら任意企画は、P&I 組合国際グループが油濁危険を担保している、それぞれの部類の船舶の所有者との法的拘束力を持つ契約によって成立しています。稀なケースを除いて、該当船舶はすべて組合に担保される条件として自動的にこの企画に加入することになります。これら任意契約によって増加する船主の賠償責任は P&I でまかなわれます。

STOPIA 2006 と TOPIA 2006 の目的は、海運業界と石油業界の間で油漏の費用の均衡をとるためであるので、(たいていは石油業界側の)

⁸ ガード組合員向けサーキュラー 2005 年 9 号、"Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (STOPIA 2006) Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (TOPIA 2006)" 参照

傭船者は傭船の条件として当然船主が契約に加入することを要求します。従って、P&I 組合国際グループは、予想される傭船者の要求を満たすためにお勧めする傭船契約条項の草案を作成しました。お勧めする条項は以下の通りです：

勧告 STOPIA 2006 傭船契約条項 (小型タンカー用)

「船主は自身が加盟船主であり、本船が 2006 年小型タンカー油濁補償協定(STOPIA 2006) に加入していること、また当傭船契約の期間中その立場を維持することを確約する。ただし以下の場合に限る：

- i) 本船は STOPIA 2006 III 条に定義される該当船であり、その立場を維持している。
- ii) STOPIA 2006 がその契約の IX 条に従って終了しない。」



勧告 TOPIA 2006 傭船契約条項 (全タンカー用)

「船主は自身が加盟船主であり、本船が 2006 年タンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006) に加入していること、また当傭船契約の期間中その立場を維持することを確約する。ただし以下の場合に限る：

- iii) 本船は TOPIA 2006 III 条に定義される該当船であり、その立場を維持している。

- iv) TOPIA 2006 がその契約の IX 条に従って終了しない。」

組合員への現実的影響

2006 年 2 月 20 日から(汚染危険に対する P&I の填補を失う可能性を含む) 別途の合意がない限り、ガード (または国際グループに属する他の組合) の組合員で CLC 条約の下で「船舶」と定義された船 (高粘度油をバラ積み貨物として運搬するタンカー) の所有者は STOPIA 2006 と TOPIA 2006 の任意契約の当事者 (加盟船主) となります。このことは、CLC/基金/追加基金条約の当事国で油を流出した場合の賠償責任の増大を伴います。責任の増大中は、該当船舶の総トン数、損害が発生した国、そして言うまでもなく油漏れから発生した損害の量など、いくつかの要素によって決まります。組合員のこの追加責任は一般的な条件に従って P&I で負担いたします。

最悪の例を見ましょう。4 万 2 千総トンのタンカーがスペイン沖で破損し、全貨物の燃料油を流出し、CLC/基金条約の下で認められる、10 億米ドルに上るクレームが発生したとします (お聞きになったことがあるのではないのでしょうか)。2004 年当時有効であった (2003 年 5 月から施行されている賠償額の 50 パーセント増を含め、追加基金を除く) 国際制度のもとでは、船主の賠償責任は (CLC 条約の下で) 約 4 千万米ドル、油漏れの被害者に準備された賠償総額は (基金条約のもとでの最高限度の) 3 億米ドル近くで、残りのクレーム 7 億米ドルには賠償の準備がないこととなります。

2006 年 2 月 20 日から施行される制度では、CLC/基金/追加基金議定書の下で準備される最高賠償額は 10 億 5 千万米ドルになります。従って上記の例の損害はすべて全額補償されます。船主に発生する賠償責任は (この例の船舶は総トン数 29,458 トン以上なので

STOPIA 2006 は援用されず) CLC のもとで約 4 千万米ドル、加えるに追加基金の下で補われる、賠償の 50 パーセントとなります。追加基金は基金の限度約 3 億米ドルから、クレームの全額まで、または追加基金であればその限度、この場合はクレームの全額 10 億米ドルまで、つまり総計 7 億米ドルまで支払われます。その 50 パーセントは 3 億 5 千万米ドルです。P&I で担保されている船主の賠償責任危険の総額は 4 千万米ドルと 3 億 5 千万米ドル、総計 3 億 9 千万米ドルになります。この例の損害はすべて全額補償されるのです。この例は、以上論じてきた最近の動きが、船主の賠償責任と「最悪の事例」に関して P&I から支払われる額がいかに大きな影響を受けるかを例示しています。