

最優秀賞 「『アジアにおける地域的油濁汚染補償基金』創設の提案」

岡本 健太郎 早稲田大学法学部 3年

1、はじめに

本小論では、海洋基本計画の基本的施策の中から、「海洋環境の保全等」、「海洋の安全の確保」及び「国際的な連携の確保及び国際協力の推進」を取り上げ、「アジアにおける地域的油濁汚染補償基金」の創設を提案する。

2、現状の油濁汚染補償制度とその問題点

東アジアを通過する原油量は年々増加し、2011年にマラッカ海峡を通過する原油量は一日当たり1520万バレルに及ぶ。そのため、技術水準の向上や規制の強化を考慮してもタンカー事故による沿岸住民への被害リスクが存在する。現に1997年に日本海沿岸を汚染したナホトカ号事故や2007年に韓国で発生したヘベイ・スピリット号事故など多数の油流出事故が発生している。

このような油流出事故によって生じた損害を補償するために、油濁損害補償制度が国際条約として用意されている。本補償制度では3段階の補償が準備されている。まず①1992年民事責任条約(92CLC)に定められている船主の賠償義務(上限額約8900万SDR、約145億円)、がある。船主の無資力等によって92CLCによる賠償では被害額に足りない場合は、②92年基金条約(92FC)による国際基金からの上限額2.03億SDR(約325億円)までの補償が用意されている。しかし、以上の措置をとっても損害が填補に足りない場合、③2003年追加議定書による7.5億SDR(約875億円)までの補償、が用意される。なお、補償の原資は、油を受け取った条約加盟国の石油会社が拠出する。

しかし、この油濁補償制度にはいくつかの問題がある。それは①補償金額の高額化②本制度への東南アジア諸国の不参加③時効が短いこと④軽油やガソリンといった「非持続性油」の流出には補償がないことである。

①に関して、油流出の被害者から補償請求がなされた場合、まず請求者と国際基金の間で示談交渉がされるが、不成立の場合は損害があった国の裁判所が請求の是非を判断する。それゆえ、裁判所は被害を受けた当該国民への補償を優先させる傾向があり、被害の存在をしめす証拠の立証が不十分であっても請求を認めることがある。そのため補償金額の高額化へつながっている。また、事故ごとに適用される法規が異なり基準が一定しないという問題もある。補償金額の高額化により、補償金額の合計が基金の補償限度額を超えた場合には被害者間で支払補償額が案分される。よって、被害者が受ける補償は被害額の一部にとどまってしまう。

②に関して、①で論じた問題は2002年のプレステージ号事故で現実のもの

となった。プレステイジ号事故では被害総額が基金の補償限度額をはるかに超えることとなったので、2003年追加議定書で補償限度額の大幅な引き上げがなされた。しかしながら、中東から日本に向かうタンカーが多く通過する東南アジアの諸国は、すべての国が2003年追加議定書に加盟していない。また、インドネシアのように第2段階の補償制度である1992年基金条約に未加盟の国々や、タイのように第1段階の補償制度である1992年民事責任条約にすら加盟していない国々もある。したがって、この地域でタンカー事故が発生した場合、被害者は十分な賠償を受けることができない。他方、賠償を受けることができなかった被害者は損害賠償請求をもとめて裁判所に訴訟を提起することができるため、船主は裁判に巻き込まれることとなる。

③に関して、つぎに、本制度には補償の請求や訴訟の提起は損害発生時から3年以内に行わなければならないという規定がある。これは、不法行為の消滅時効を原則として10年としている日本民法の規定と比べても短い。この規定にもかかわらず、油流出事故は多数の漁民、住民、観光業者及び関係自治体といった多数の当事者が関係するため、示談交渉や複雑な法律関係の整理に時間がかかる。したがって、時効消滅により補償を受けられない被害者が発生する可能性がある。

さらに、現在の補償制度は、原油や重油といった「持続性油」の流出に補償対象を限定し、軽油やガソリンを補償対象から外している。それゆえ軽油などの輸送時に事故が起こった場合に被害者は補償を受け得ない。しかし、軽油の流出事故であっても燃焼防止や沿岸住民の退避などの措置の必要があるため損害は発生する。輸送されていた油種が偶然に補償制度の規定と異なるために補償を受け得ないということは、被害者の保護という本制度の趣旨に反すると考えられる。

3、提言

そこで、本小論は以上の国際基金を補完するものとして、アジアにおける地域的油濁汚染補償基金の創設を提言する。

この基金には、前述の問題点を解決するために、①2003年追加議定書の非加盟国に対しても、完全な補償がされるだけの補償限度額の上積み②補償請求の時効延長③補償対象をすべての油種に広げること、が含まれるべきである。これらの措置を提案する理由は2点ある。一つは、補償限度額の上積みと時効延長を通じて完全な補償を可能にすることにより、油流出事故被害者の保護を達成しようとするものである。もう一つは、既存の国際基金と本小論が提言する基金によって完全な補償を行うことにより、補償を受けえなかった被害者が、その居住する国の裁判所で船主を提訴することを防止するためである。日本に

は小規模の船主も多く存在している。小規模な船主にとって、外国での長期の法廷闘争はその経営に大きなダメージを与える原因となるだろう。また、船主は敗訴した場合に備えて保険金額の限度がない損害賠償保険に加入するという費用負担を強いられることになる。もし、本提言による基金が創設され事故時の船主の費用負担が限度額に制限された場合、船主はその金額を保障する保険に加入すればたりるため、保険加入費用の低減をはかることができる。このような訴訟負担と保険加入費用の低減により、日本の船主の国際競争力が向上することが考えられる。

4、おわりに

油濁損害を補償する制度はすでに存在するが、不十分なものとどまっている。石油輸送を海運に依存するわが国には、一方で海洋環境の確保や関係国住民の理解促進にさらなる関心を向けることが求められ、他方で国際競争力強化のために石油輸送の安定化・効率化も求められている。これらの要請をみたすために、本小論が提案する基金の創設を含む、アジアにおける海洋秩序の確立・高度化が急がれる。その一施策として、わが国が主導的に必要十分な油濁汚染補償制度を確立することが望まれる。

・主な参考文献

- 高橋清(1996)「最近における油濁補償制度の現況について（上・下）」『海運』825,18-21 頁・826 号 112-116 頁
- 谷川久(1997)「ナホトカ号流出油事故と法的問題点」『ジュリスト』1117 号,185-191 頁
- 常木徹(2002)「ナホトカ号油濁事故の補償問題」『海運』900 号,36-39 頁
- 箱井崇史(2012)『船舶衝突法』,成文堂
- 長谷部 正道(1998)「国際補償体制と国際油濁補償基金の活動」『油流出に関する国際シンポジウム（講演）』
- 森 啓介(2011)「流出油の防除について」『徳島水研だより』77 号
- U.S. Energy Information Administration (2012) “World Oil Transit Chokepoints” (http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf)
,2013 年 5 月 30 日閲覧