

「国際油濁補償基金の最近の活動と
将来展望に関するワークショップ」

国際油濁補償基金事務局長代行

ホセ・マウラ氏

(於：海事センタービル 801・802 会議室)

平成 23 年 10 月 6 日 (木)

【マウラ氏】 私は今回また日本に来られて、大変うれしく思います。前に一度来たことがありますので、どんなに美しい国かということは承知しておりました。ただ、今回は一週間後に総会を控えておりますので、約 24 時間しか日本にいられないという、皆様の国に対して大変失礼な滞在となってしまいますことをご容赦ください。

今日、私の方からは IOPC ファンド、その基金の働きと組織的などころをご説明したいと思いますが、もう皆様は既にある程度ご理解頂いていると伺っております。そこで、最近の動向をご紹介して、二週間後に開かれる総会で、トピックとなることについて簡単にお話したいと思います。

では最初に、IOPC ファンドの必要性について、この基金ですが、補償の対象となるのは持続性油の流出。これは持続性油に限定されています。この流出によって、油濁の損害を受けた被害者の皆様です。そして、法廷での闘いを避けて、被害者の皆様と良い形で和解が出来るようにということを目的としています。損害額算定の基準は、全ての国に対して同様に、同じように平等に適用されます。現在の加盟国の数は 105 ヶ国、しかし、実際に全く同じように適用することが簡単かということ、そういうわけにはいきません。何故ならば、非常に世界は多様性に富んでいるからです。そして、最後にこれが大事な点ですが、基金は誰に対しても平等に取り扱うということ为原则としています。場合によっては、十分な補償金額が無いということもあります。その時は比例按分して、みんなが同じような割合で、補償を受けるような仕組みになっています。早い者勝ちというシステムにはなっていません。

このスライドは、これまでの経緯を書いておりますが、あまり深いところは今日は省略をさせていただきます。旧体制レジームでは、二つの条約がありました。1969 年の民事責任条約と 1971 年の基金条約です。そして、一番最近追加されたものが、**Supplementary Fund** と呼ばれる追加基金で、これによって補償金が大幅に高くなりました。

補償の対象となるものについては、まず、油濁による被害、損害であること。そ

して、その油については、タンカーからの持続性油の流出。また、地理的には、領土、領海、そして排他的経済水域が対象となります。流出した後の防止措置についても、補償の対象となりますけれども、もし非常に損害、被害が目に見えている深刻なものである場合には、実際に損害が発生する前に取られる措置についても、補償の対象となります。タンカーの貨物から流出、排出されたオイル、それから燃料油、これについても適用されます。そして最後に、**Mystery spills** と呼ばれる発生源不明の流出油についてですが、被害者の方が、どの船が発生源なのか、どうしても特定できないけれども、タンカーからの油濁であることに間違いがないという、そういうことが証明される時、証拠がある時に適用されます。

ここまででご質問がありましたら、またこの先いつでも不明の点がありましたら、最後まで待たずに途中でも構いませんので、ご質問をしてください。

質問がないというのは、たぶん遠慮をなさっているのだと私も理解しております。

ここからまた、油濁について具体的に説明していきたいと思います。これが 1992 年民事責任条約です。定義としては広範に定義されています。

ここに書いてありますように、船の外側で発生する損害、被害、それは汚染損害をいまして、また、予防措置が取られたことによって発生する被害というのがあります。予防措置というのは、これは大事な役割があって、被害が及ぶのを防ぐという意味と環境を守るという 2 つの目的を持っています。環境を守るという目的の為に予防措置を取ったことによって発生する、もちろん意図的に被害を出そうと思って予防措置が取られることはありませんが、もしそれによって、何か損害が出てしまったとしたら、その分についても補償対象となります。

三つの条約をイメージ的に説明すると、3 階建になっておりまして、はしごのように 1 階の部分、2 階部分、3 階部分という三層の補償があります。

1 階のところは、国際条約という意味で、まず法的なものがここで定められています。民事責任について定めた条約です。この条約では、船主の責任について定め、規定されています。実際に補償金を支払うのは、保険会社であります。それは皆様ご存知のように、P&I クラブです。

損害が大きく、補償金も莫大になってきますと、今度は2階部分に上ります。そこには法的な枠組みとして用意されているのが、1992年の基金条約です。ここのお金を拠出しているのは加盟国において油を受け取る会社、石油会社になります。そして、補償金を管理、運営し、支払うのが、この条約に基づいて設立された1992年基金です。

更に、損害、被害が大きく、請求金も大きくなってくるときには、3階建ての部分になります。ここが追加基金です。この資金源としては、追加基金に加盟している加盟国にある油の受取人、石油を受け入れている企業のお金です。そして、補償金を支払う団体が追加基金というところです。

この国際油濁補償基金というものは、法的には二つの組織で構成されています。しかし、運営をしているのは一つの事務局です。そこが1992年基金事務局と呼ばれているところです。私はその基金の事務局の事務局長代行を務めております。そして、問題が生じた時には、そして実際たくさん問題があるのですが、私の補佐をしてくれているのが吉田さんで、法務審議官を務めてくれています。そして、右側に書いてありますのが請求者です。こういった請求者、被害者の人達の為に作られたのが、私達IOPC基金です。もちろん、起こるべきではありませんが、万が一油が流出してしまった時には、それによって被害、損害を被る人達に対して補償をすべきだという考えで作られました。

今申し上げました1階部分のところから説明をさせていただきます。ここには、民事責任を規定した条約の三つの原則が書かれています。単純に言ってしまうと、この三つに集約できるわけですが、今日はP&Iクラブの皆様もいらっしゃるということで、良くご存知なのに、ここで私がまた説明しなくてはならない、それを聞かなくてはならないということをどうぞお許してください。

まず原則の第一は、登録船主の厳格責任という原則です。責任の証明責任を被害者、または請求者に課さないという意味で、この原則は重要な意味を持ちます。そのオイルの流出の源がタンカーである限り、そこに過失があったかどうかを問わずに、責任が課されるという原則です。

また、この責任が厳格に追求されるということは、今日のプレゼンテーションの後で、Hebei Spiritという船のケースがありますので、それを取り上げて説明した

いと思います。P&I クラブの皆様には本当にタフだと思いますが、第一の原則は厳格責任ということで、船主さんにとっては厳しいものですが、第二の原則で、その責任を制限することができます。第一の原則は厳格であるので、言ってみればこれは見返りと言うことが出来ますが、このようにして、ある意味責任を限定して均衡をとっています。そして、責任の限度額は船舶のトン数に応じて決まりますので、船が大きくなるほど、責任が大きくなります。

第三の原則は保険の強制です。民事責任条約に加盟している国に入港する、またはその水域に入るには、船主は強制保険に入っている必要があります。これによって、被害者を守ることを目的とします。船自体がなくなってしまったとしても、必ず何処かから補償金が捻出されるような仕組みを作っています。あるべきことではありませんが、油が流出する事故が起こった際には、誰が補償金の支払責任を持つのか。そして、それが頼りになる、信頼できる当事者なのかどうかということを確認にしています。

ここで大事な点は、皆様もご存知だと思いますが、海上の事故というのは、非常に責任逃れがよく行われてしまって、何処かにその責任を求めようとしても、これは自分がやったのではありません、マネージャーがやったことだとか、うちがやったのではない、何処か他に言われてやったとか、そういうことがあります。そういった事態を避ける為に船主が強制保険に入ることが原則になっています。

そして、これが船主責任の制限に基づいた責任補償金額で、表にしたものです。一番大きなものであっても、右側に書いてあるような1億4千万USドルくらいというふうに限定されています。この数字はかなり高く設定されていることがお分かり頂けるでしょう。

賠償責任は船主にあるということを申し上げましたが、その一方で、その賠償責任が免除される場合がいくつか規定されています。その一つとして戦争行為、また不可抗力と呼ばれる自然災害です。この不可抗力ということを主張した船主さんは、もう既にいくつもあるのですが、その主張が通ったことはありません。後で、それも例を挙げて説明したいと思います。

そして、二つ目のケースとしては第三者の破壊行為の結果もたらされた損害であること。例えば具体的には、テロリストによる攻撃です。但し、この場合、テロ行

為によることが 99%の原因であるだけでは、不十分です。責任が免除されるには 100%破壊行為によるものであるということが条件です。

日本のタンカーでテロの攻撃に遭ったということがあるということは、私も承知していますが、これを理由にして責任免除を主張されたことはまだありませんので、実際 100%本当にテロによるものだったのか、それともそうでなかったのかということ、この条項の、言ってみればテストということはまだこれまで行ったことはありません。理論的には 100%テロ行為が原因で油漏れが起こったという場合は、船主責任は無くなりますので、船主責任を全く勘案せず、最初のところから、基金の方で補償するようになります。

それから三点目、これはやはり完全に油の流出の原因が当局の過失にある場合です。これを主張した船主も過去おりましたが、認められませんでした。100%当局側の過失ということですので、かなり厳しい条件となっています。そういう意味では、これまで認められてこなかったのも、厳格な責任が船主に課されているし、なかなかそこから逃れようとしても、現実には難しいと言えます。

そして、右側に書いてありますのは、次のようなことが証明されなければ、賠償責任が制限されます。実際、これも主張が認められるには非常に条件として厳しいものがあると聞いています。これは、この賠償責任の制限が外されるという証明をするのも非常に難しく、船の船長とか乗っている船員さんではなくて、船主が意図的に損害を引き起こしたということを証明しなくてはなりません。損害を引き起こす意図を予め持っていて、無謀な行為を船主がしたということですので、これも証明が極めて難しいです。

もう一度申し上げますと、賠償責任が免除される場合もありますが、実際にはこのように厳しい条件となっていますので、厳格な責任が追求されるということです。一方、この責任制限が外されて、無限の責任となる場合に於いても、またこれはこれでなかなか証明できるものではありません。

このようにして条約では、まず油が出てしまった場合、何処に一義的な責任があるのかが明確にされています。それが 1 階で、2 階部分が基金による交渉です。

先程の階層の 2 階部分です。船主が十分な補償金を出せない時に基金が補償を払

います。そして、災害の最大補償金額は2億300万SDRです。米ドルにするとだいたい概算として3億米ドル規模です。これは事故一件につきの最高金額です。どんなに大きくても小さくても、油漏れの事故一件につきの金額です。

この条約に基づいて設立されたのが、政府間の組織であるIOPC基金です。

先程説明した責任条約の下において、船主の責任が免除された時には、補償金がこの基金から支払われます。船主の責任がない場合であっても、被害者がこの基金によって守られる、補償を受けることができます。

また、次に考えられるケースとしては、船主側に資力がない、経済的に財務的に払う賠償金がない場合、その時でも、被害者はこの基金を通じて補償を受けることができます。ただ、今申し上げているようなことは例外的な状況であって、普通この基金が利用されるのは損害が船主責任を超えるほど大きなものの場合です。基金による補償の対象とならない場合、それは損害の起こった場所が非加盟国である場合です。

そして、二つ目の例外としては、油の流出が戦争行為及び軍艦からという場合です。

これは実際例がありました。昨年ですが、ロシアの艦隊が軍事行動の一環として、軍事演習としてキューバに派遣されました。アメリカからヨーロッパに帰ってくる船がたくさんありましたが、アイルランドの近くで、ロシアの旗を掲げたタンカーから油が出ました。

アドミラル・クッチェノフという、そういう名前のタンカーでした。このアイルランドということですから、アイルランドの沿岸警備隊の方から、非常に心配だと連絡が入りました。そして、イギリスも近かったので、英国の当局側からも連絡が来ました。アイルランド、イギリスの方はロシアの当局側に連絡したらしいのですが、回答がなかったそうです。ただ、幸運だったのは油が漏れましたが、アイルランドにもイギリスにもその沿岸までには届かなかったということです。ですから、実際に被害はありませんでしたが、もしかしたら、被害が起こったかもしれないという状況でした。

しかし、もしこの時、沿岸部に被害が出ていたとしたら、この時のタンカーは軍艦と見なされるのか、そうではないのかということが問題になったでしょう。ロシ

アの戦艦隊と一緒に行動していたタンカーでしたから。この場合、この船は軍艦なのか、それとも違うのか、私も分かりません。だけど、いずれにしても、返事が来ませんので。

それからこの基金から支払われないのは請求をする方が、油が船から流出したということを証明できない場合です。海岸線に油が浮いているから補償してくれと、これだけでは受け入れることは出来ません。その油が船から流出、排出されたことを証明する必要があります。

それが、イメージとしてご説明していますが2階部分の基金条約の概要です。もうひとつ上の段階で、これは追加基金議定書というものがあまして、これは2003年に出来たものですが、実際に発効したのは2005年です。責任条約と基金条約も含めて、最大補償金額は米ドルにしますと約10億ドルです。追加基金議定書に入っている締約国において油を受け取った者が拠出金を出す形になっています。

これはイギリスのミルフォードヘイブンというところに座礁したシーエンプレスです。ミルフォードにある港です。

このように写真には随分油が出ているのが分かります。この船は確か8回座礁しています。潮が変わると、その度にまた沈んでナイフで切られるように船体の部分にヒビというか、傷が入っていきました。そこで出てしまった油ですが、7万トンも流出しました。

どうして私がこれをこんなに覚えているかというと、基金を担当して初めて手掛けた事故だったからです。

先ほどのスライドが追加基金で、これが補償金額の責任制限の図というか、分かりやすくしたものです。

左側縦軸に書いてあるのがSDR、単位100万です。そして横軸が船の総トン数です。例えばこの辺ですと大型の船になります。そうすると責任としては1億4千500万ドルくらいになるでしょうか。そうするとそれを越える補償金の場合は黄緑の部分の基金から支払われることになります。これで見るとこれと同じような50%ぐらいの数字に見えますが、1億8千万ぐらいでしょう。それでも足りない

時は被害者に対して追加基金の方から補償金が支払われます。

これは一件ごとの話で、もし 10 件油の漏れた事故があれば、かける 10 になります。これまでの事故請求については全てこの 92 年基金の範囲内で収まっています。

これは、条約に規定されている時効のことです。補償請求はいつまでもできるというわけではありません。時効があります。黄色い字で書かれていますように、損害発生日から 3 年以内に法的措置をとること。そしていかなる場合でも事故発生日から 6 年以内と規定されています。

これまでに基金が手掛けたいくつかの事故について、興味深いことに油が排出、出てしまう事故の件数については量的にはどんどん減っています。そういう意味では過去と比べて海運業界の安全性が高まってきていると私は思います。

これからは増えるということはないでしょう。おそらく油流出事故は減っていくでしょう。ただし、そこに掛かるコストですが、これからはますます高くなるでしょう。

それからこちらを見ると、一番左に書いてあるヨーロッパ、イギリスのブレアの場合、そして次、これは日本に関係のある一番大きな事故でした、ナホトカ号の事故です。

ここに書いてある金額は基金が支払った正規補償金です。

こちらエリカの事故もフランスですので、ヨーロッパの事故です。まだこれは解決してはいません。

そしてまたヨーロッパ、これはプレステージ号の事故です。まだ解決に至っていません。

そしてまたここでアジアの事故がありました。Hebei Spirit です。これはまだまだこれからというくらいの状況であります。

これを見てくれるとヨーロッパ、アジア、ヨーロッパ、ヨーロッパ、アジアとなっています。大きいのはここです。でもあちらヨーロッパも。これは本当に過去の経緯を見てみると、これが現状です。しかもご覧頂いていますように補償金額とし

てはますます高くなってきています。

こちらは加盟国を色で表わしたものです。黄色が 1992 年の基金条約に加盟している 105 ヶ国、そしてオレンジの方が追加基金で、27 ヶ国が入っています。日本も当然入っています。ただ色がついてないところがあります。これらはいずれの条約にも入っていないところ。大国でありながら全く入っていないところもあります。これはエクソン・バルディーズ号の事故によるものです。

実際オイルの流出ということはこういった国にとって大変なことです。

事故で人が死ぬ場合もあります。ですが、油が流出することで普通、人が亡くなるということはあまりありません。ただ、プレスに対するインパクトはもの凄く大きい。工場で爆発事故があるのと同じようなものです。何故か。それはわかりませんが、これが現実です。

IOPC 基金の組織です。この真ん中の部分が事務局です。

一番上に総会があり、総会の指示に従って事務局は仕事をしています。総会には全ての加盟国が出席できます。通常は年に 1 回です。ただこれまではもっと頻りに総会が開かれてきました。通常ですと年に 1 回の 10 月の開催だけであるはずなのですが、今年は二週間後に総会が開催されます。

そして、この総会では加盟国の中から理事会のメンバーを選びます。この理事会の役割はクレーム、請求の審議です。請求を受け入れるかどうかについてのポリシー、方針を決定し、また請求に対して支払うかあるいはそれを拒否するかといった審議を行います。

また、被害者全員に支払うだけのお金が十分に無い時にはどこまで支払うかといったこともここで話し合います。

事務局長は総会で選出されます。事務局長の役割は事務局のマネージメント、管理です。吉田さんと私はこの事務局で仕事をしています。人数は現在 30 名おります。私達事務局で、全ての請求、補償について運営管理しています。

ただし、実際に油流出の事故が起こった時には、自分達だけでは対応できませんので、外部に助けを求めます。このようなストラクチャーでやっております。

まず現地に請求を取り扱うオフィスを開きます。日本、韓国、イタリア、スペイン、ベネズエラ、フィリピン、そこにオフィスを開設してまいりました。そして補償の取り扱いが終わるまでその事務所を維持して、オープンしておきます。そして補償の支払いが完了した段階でオフィスを閉鎖します。そして請求オフィスでは、その土地での専門家、海外のインターナショナルな技術面での専門家を雇います。例えば、今、韓国ではこの専門的なエキスパートが75名おり、ほとんどフルタイムで仕事をしています。オフィスを開いてもう4年が経ちます。

それから弁護士です。勿論法廷での決着というのは、私達は避けたいということは先ほど申し上げましたが、法的な部分での助言が必要なこともありますし、やはり法廷に持ち込まれることもあります。

左側、これは事故に関わる人達です。

それから今度は右側、常設ですが、事務局と一緒に仕事をしているところが二つあります。一つが監査委員会です。監査委員会の委員は7名います。総会で任命されます。6名が加盟国からの指名で決められます。そして1名は外部の監査委員です。そして事務局と近い形で仕事をしますし、我々に対して、ここはどうなっているんだというようにチャレンジしていきます。難しいことも聞かれます。これは大変結構だと思います。ああいうふうに問いただされると、やはり良い仕事をしていくようになります。1年間に3回会合を持ちます。

何か問題があればそこで指摘されて、一緒に監査委員の皆さんと協議していきませんが、指摘される事項はかなりあります。特に最近ですと、金融市場のボラティリティが激しいので、運用については助言をしてもらう必要があります。そこで、この投資諮問機関という所がありまして、3名おります。金融業界の仕事と繋がりがある人で銀行関係の人達です。基金の資産を安全に運用するという意味で事務局長に対して助言をするのが役割です。これもやはりメンバーについては総会で任命されます。

安心してください。基金の資産運用については非常に保守的にやるという方針が決まっていますので、株式市場には投資をしません。通貨にも、FXもやっていません。銀行預金です。これだと超安全だと思います。この人達が超安全とは何かということを私達に対して助言して運用してくれます。

それでは今我々が抱えている問題と、そして二週間後の総会で提起される問題についてお話しします。

まずこのスライドに書かれていますのは船、船舶の定義です。

普通ですと船なんて聞かれなくたって、説明されなくたって分かっていると皆さんおっしゃるのですが、しかし我々にとって船舶とは何か、それは条約で定義されたもの以外の何物でもないし、そこで定義されたものであればどんなものでも船舶に該当します。そこで問題になっているのは補償の対象として FSO と呼ばれる浮体貯蔵施設や、荷を降ろすためのオフローディングの設備、これが船に相当するかどうかということです。

これを FSO とか FSU と呼んでいます。これが FSO とか FSU と呼ばれているものの写真です。右側に船が載っていますが、これが果たして船舶なのかどうか？

動きません。ですからこういったものから、油が流出された場合、基金は補償金を払うのか払わないのか。

ここには定義が載っています。ちょっと長くなるのですが、大事な言葉は二つだけです。コンストラクティブ、建造されたのが、運搬の為に建造されたということです。

何故これが問題なのかというと、問題の共犯者はこれです。

これは Slops です。タンカーでしたし、実際タンカーみたいに見えます。本当だったら船だったのでしょ。エンジンとラダーは外しています。そしてアンカーを下ろしたままずっとこのまま停泊しているものでした。このように船のように見えるが、エンジンも無いし、長期にわたって動かないものがあり、それが船舶かどうかです。

問題になりましたのは、この Slops がギリシャで爆発を起こして、千トンから二千トンの油を出してしまったからです。そこでこの時に、私達は Slops を船として扱うのかどうかという疑問を投げかけました。

理事会の結論としては、これは船舶でないということでした。何故ならばその運搬、運ぶという考え方が船舶としての条件になるからです。この船みたいに見えるものは、船をどこかに運んでいるのではなく、単にそこで持っている、貯蔵してい

るだけでした。しかし、理事会のこの結論に対して、ギリシャで請求をした人達は納得しませんでした。そこで訴えられました。かなり長い法廷での争いとなったのですが、最高裁が判決を出しました。

そして判決は、「Slops は船である」と。ギリシャの最高裁がそう言ったのは、元々運搬の為に作られたものだからということです。その後石油を運んでいたか、運んでいなかったかということとは関係ないということです。

ここで我々は問題を抱えました。

理事会の方はこの Slops は船でないから補償を払うなど言ってきたのに、最高裁の方では支払を命じて来たので私達は困りました。最高裁の方は払わなければならない、払いなさいということです。しかし仕方ないですね。これには私達としてはギリシャでしたのでユーロで 400 万払いました。CLC でカバーするはずだったのも我々の方で払いました。

CLC で本当はカバーされているもの、船主の方で払うべきものも我々はカバーしたわけですので、最終的に 400 万ユーロというような大きな金額を出しました。そして、このような事件があった為に、理事会の方から、これは総会の方できちんと船とは船舶とは何か議論して定義を決めるように、またそれにあたってはリーガル・オピニオンを参考にするようにという指示が出されました。そこで法律的な助言を頂く為に私達は、ロウ教授に依頼をしました。非常に有名な優秀な先生です。ロウ教授はオックスフォードの大学の先生です。

加盟国に対して教授の見解といったものは、既に発表して配布しております。そして教授の結論は極めて明快で、浮遊するもの FSO は船舶ではないということです。何故ならば、船舶というのは油を A 地点から B 地点に運ぶものだからです。ですからロウ教授によりますと、基金としては Slops は船でないので支払う必要はないと言える。そしてロウ教授の方から、加盟国は総会で採択を準備した方が良いとアドバイスがありました。

総会で船舶とは何かを定義することによって、FSO が船ではないということを確認にし、そういった決議を総会で採択すべきだというアドバイスです。そうすれば FSO から出た油については同じ問題を繰り返さずに済みます。それぞれの裁判所において考える、審議される時に、総会としてこういったものは船舶ではないということを確認に定義しておけば、それについて配慮があるだろうと。しかし、そ

の上からまた興味深い議論が始まりました。そのような決議を採択したからといって、決議の価値というのはどの程度のものであるのだろうか。これについてまた二週間後、総会がありますので、ロンドンの方では更に興味深い議論が引き続き行われるでしょう。

まずこの船舶の定義という話をしてまいりましたが、何かご質問があればどうぞ。よろしいですか。ここまでの説明については、論理的でしょうか。

では今ちょっと取り組んでいる大きな事故なのですが、**Hebei Spirit**号です。

船主には厳格責任が課されるということを申し上げました。この船はアンカーで係留していました。イランから来る石油を待って、ちゃんとしたターミナルの位置に係留していたのです。イランからの原油、四つの種類のを満タンで積んでいました。バージの方から大きなクレーンがやって来て、冬の大変天候が荒い時でしたのでバージのクレーンが倒れてしまって、タンカーに衝突してナイフで切ったように船体に傷をつけてしまいました。

この写真でお分かり頂けるように、こんなふうに **Hebei Spirit**号の方から油がバーッと漏れてしまいました。1万9百トン出てしまったそうです。そしてそれによって被害を受けた海岸の距離が375キロにも及びました。損害を受けた人達は全部で12万7千人。私が今まで聞いた中で本当に一番そういう意味では大規模な事故です。

最近韓国でいかに我々が苦勞しているか、これだけでも皆様にご想像して頂ければと思います。しかし、これについては韓国政府も大変な問題だということ認識しました。そこで韓国政府の方は今回の事故の被害者に対して補償する為の特別法を成立させました。できるだけ早急に補償が支払われるようにとのことです。そして大きなチームを設けて、何かあった時に備えてスタンバイしています。政府の方はまず一般の被害者の人達が補償されてから、最後に補償を受けるという立場を取っています。過去もこういうやり方ですと、非常に有効だったことが分かっています。

被害者の数ですと、12万7千人、請求件数は1万8千件です。この1万8千件では7万4千人の人がカバーされています。ほとんどが漁業者の方です。所得は低

い人達です。通りや街頭でデモをしているのは、もう容易に想像がつくでしょう。この事故の結果、非常に皆さん感情を害しています。しかも実際3人の方がとてもそのことで心を傷つけられて自殺をしています。既に査定をしておりますが、この部分については9千200万ポンドに相当します。これまで支払いは7千900万ポンド分が完了しています。大体他の残るところもこれから支払いが行われます。

この事故が難しいのはいくつもの理由があります。今までに無かったのは、第一に被害者の数があまりに多いということです。もうひとつは情報が足りない。文書化されているものがあまりに少ないという問題です。勿論似たような性格の問題は他の事件でも事故でもあるのですが、ここまで数が多いということはありませんでした。

このような大きな問題に対して、どうしたら良いのか、我々は加盟国に対して加盟国の間で話し合いをしてもらえないかということをお願いしました。

証明書とか証拠もないような、これだけ多くの個人の人達が請求を出している。1件、1件は小さい金額です。これについて加盟国の話し合いでワーキンググループ、作業部会が設立されました。

それについて少し詳しいことがこちらのスライドに書いてあります。請求の査定をするチームがいくつもあります。これは現地の企業もそうですし、それからエキスパート、専門家も査定を行っています。それから基金からの請求のマネージャーも参加しています。

次は、これはやはり今の問題ですが、今度はロシアです。黒海の北にあるカーチ海峡という所があります。ここで起こったロシアの古いタンカーによる事故でした。ヴォルガ川を3千キロメートルずっと航行して石油を運んでいました。142隻一緒に航行していました。皆一緒だから皆でいけば安全だろうと思ったのですが、そんなことは全然ありませんでした。

これで、このうち4隻が完全に沈みました。8名が死亡しています。そしてその中でバラバラになったものがありまして、それがボルゴネフト139号という船でした。

これで被害が出たのはロシアとウクライナです。ロシアはこの補償スキームに加盟しています。ウクライナは入っていません。

これは専門的には非常に難しい問題を抱えているので興味深いケースです。まず保険の方ですが、入っていた保険の支払い上限額が 300 万 SDR。これは米ドルにして 500 万ドルに相当します。本当でしたら、700 万ドルカバーをする保険に入らなければならなかったのですが、保険金は 500 万ドルだけでした。そうすると、CLC 限度としては、92 年の責任条約によるとその上限というのは、450 万 SDR であるべきだった。150 万 SDR の差が出てしまった。これをどこが負担するか。そして実際船主であった会社は破産しました。船も無くなりました。インゴストラというロシアの名前なのですが、保険会社が来ましたが、この保険会社は P&I クラブ国際グループ所属の団体ではありませんでした。その保険会社からは 500 万ドルの保険にしかお客様が入ってなかったのも、それ以上の保険金は払えませんかと言われました。それで我々にとっては問題となりました。

そして今度は、保険会社は、これは不可抗力による油の流出だと言ってきました。確かにこの時非常な嵐で、4 隻も沈むほどのしけだったわけです。勿論これほどの大きな嵐は毎日起こるわけではありません。しかしこれは本当に不可抗力と言えるのか、もし本当に不可抗力であるとしたら船主責任は免除になります。そうしたら船主の代わりに基金から全額を補償しなくてはなりません。そうなった場合、保険金が 300 万出るのか、450 万出るのかといったようなことは全く関係なくなってしまう。

そこで私達は法廷で不可抗力だと言ってくる相手、そういう主張に対して戦いました。ロシアの裁判所の判決としては、確かにこれは大変な嵐ではあったが、どうしても避けられないような不可抗力であるとは言い難いという解釈でした。こういった嵐というのは時々起こるものであって、これだけの 140 ぐらいの船は沈まなかった。だから、嵐に備えて安全な場所を船主は航行させるべきだった。それは船主の責任だ。本当だったらもっと北の方を航行していれば避けることができたのに、皆 140 隻以上はここを通航していたのです。

それからもうひとつこの事件で大事なものは、メトディカ (Methodika)・クレームと呼ばれるものです。

これは油が流出した場合に、その清掃に掛かる金額の算定のためにロシアが定めている国内法のことです。これは、ある金額がもう単位として決まっていて、それに対して流出した油を乗数として計算するような、極めてロジカルな計算式が規定

されているものです。この計算式で求めた金額、お金から政府は清掃だけでなく、被害者への補償金も払うという仕組みになっていました。この **Methodika** というのは国内法での規定ですので、国内の裁判所はこれに準拠する必要があります。

しかし、国際条約では、このような損害の定量化は適切ではない。そういうような計算式によって見積もるのではなく、実際に起こった損害、被害を補償の基準とすべきだとしています。環境に損害が出た場合、そこの復旧に実際に掛かったコストを支払い基準とすべきです。

そこで我々にとっては、これがまた問題となりました。

また法廷の方で **Methodika** について、裁判官に問題点をこちら側から説明しました。

ロシア政府は条約を批准したのであるから、これこれこういう義務が生じているということも説明しました。

そして、判決には随分政治的な関与があったそうです。大臣レベルとか、それからプーチンさんも個人的に関わってきたと聞いています。

そして、このケースにおいては、**Methodika**、これは認められないという判決に到達しました。

その裁判所の判決に対して、政府は控訴しませんでした。

この事故については不可抗力を巡る議論については解決しましたし、**Methodika** というものも我々の方の主張が通りましたが、保険金については解決していません。この事故のあったその時点で、ロシアは 1992 年の条約をきちんと実施していませんでした。この油流出の時点では、ロシアの国内法では 300 万 SDR が責任の上限であると定められていました。今はそれが 450 万 SDR に引き上げられていますので、米ドルにして 700 万ドルが上限となっています。この法律を遡及的に過去に遡って適応できるか。これは興味深い質問ではありますが、多分答えは NO だと思います。保険会社もおそらく 500 万ドルまでしか引き受けないので駄目ですと言うでしょう。

ではこの米ドルにして 200 万ドル、SDR で 150 万 SDR、どこに行けば見つかるお金なのでしょうか。

それは来週話し合っていきます。

ロシアからは中央政府だけでなく、地方政府の代表者も来ることになっています。

ロンドンで二日間そのロシアの派遣団、代表団と話し合いをする予定です。難しい件ではありますが、一応先には進んでおります。三つあった問題のうち、二つは解決しました。私は楽観主義者なので、一緒にやっていけば何とかなるだろうと思っています。

これは Volgoneft の実例でした。もうひとつ次は、これもまた困難なケースです。面白いのですが、流出量としては3トンですので、大した量ではありません。

それが起こった時ベネズエラにありました。何故かという、その一ヶ月前に別の油事故がありまして、その関係でちょうど出かけていたのです。1997年です。請求の担当者とか、弁護士とか一緒になって皆ベネズエラに行っておりました。

早速通報を受けて現地へ専門家が行ったのですが、それは事故から11日経っていましたが、全く油とかの汚染が見られませんでした。何も見えなかったのですから、多分大した流出ではなかったのでしょう。ところが2005年になって請求が来ました。実際に油が漏れたのは1997年です。あまりに遅すぎる。やはり請求にも時効があるべきだと思います。しかも2007年になって二度目の請求がまた来ました。10年も前に起こった油の流出の評価にどうやって専門家を派遣できるものでしょうか。どこに油が残っているのか、そして被害者は誰なのか、その証拠はどこにあるのか。

しかしこの時、また法廷の判決は我々の期待に反し、最高裁の方から基金に支払いの命令が出ました。しかもびっくりしてしまったのは、その時の補償金額が最高金額だったからです。

そこで私達は加盟国にどうすべきか相談しました。そして、運営評議会で審議した結果としては、法の適正な手続きがこれについては踏まれていないということでした。本当はきちんとそうしなくてはならなかったにも関わらず。

さて、簡単に次の最後のワーキンググループのご説明をしたいと思います。補償するこのレジームを改善するというのが作業部会の目的です。沢山の請求がありますが、1件1件をとると請求額が小さく、査定のほうが高くつくような場合についての対処に関して、加盟国の方から提言がなされます。

そして様々な分野に渡って議長が議長ペーパーを出します。そしてそのアイディ

アを我々の方できちんと練り上げて文書化します。どの加盟国が何をすればシステムに役立つか、改善ができるかとか、少額のクレームが莫大に入ってきた時、事務局としてどう対応すべきなのか。そして今後より良い対応をする為の方策。ここまではいいが、これ以上超えてはいけないという、言ってみればボーダーラインです。

また政府レベルで出来ることもあります。このように様々なものが提案として出てきています。

ただ、今日はちょっと時間がありませんので、説明は割愛します。

これが今やっているやり方です。これは、基金がこういうことも出来るのではないかというアイデアです。勿論それは加盟国から認められ承認されて行うことです。

それから、先ほど越えてはいけない赤いボーダーラインというのは、まさにこういうことです。それぞれの請求というのは理論的な計算式でやるのではなく、実際に起こった実損の補償でなければならないというのが私達の立場です。長くなってしまいましたが、以上です。

【質問】 Force majeure の抗弁の議論の中で、確か CLC の中には natural phenomenon について exceptional、inevitable、irresistible という三つの言葉を使って所有者の責任を免除するという表現がありますが、日本は 3 月 11 日に大震災を経験しまして、そこで多くの船が座礁、沈没し、油を流した船もあるということをご存知だと思います。この CLC の確か第 2 条ですか、この三つの言葉を使った定義についての運用の基準というのは何かお持ちなのか。私の全く個人的な意見なのですが、この間の大震災の、もし CLC が関係するような事故が起こっているとすれば、各政府の関係当局も予想だにできなかった、想定外の災害であったということで責任が免除される可能性はあるのではないかと考えていますが、この点について何かコメント頂ければと思います。

【マウラ氏】 良い質問なのですが、ちょっとお答えは難しいです。exceptional, inevitable, irresistible という三つの形容詞が書いてあります。

まず **exceptional** というのは、これは例外的ですが、そう滅多に起こらないという意味です。ただ、これは実際のところでテスト、試験されたことはありません。Volgoneft の時もそうでした。大体 25 年の経験で何が **exceptional** かということを考えるかということ、滅多に起こらないということです。でも起こることもある。それが **exceptional** です。

二つ目は **inevitable** という、これは単純に避けることができなかったということです。140 隻もそこを通行させたということは、これ自体が不適切です。ですからロシアの Volgoneft の時はまずこのところで除外されました。

それから **irresistible** というのは、こういった状況にあって船がレジスト、抵抗できないということです。この場合は外洋ではない、黒海で航行するタンカーでしたから、薄くて長い船体です。普通の海の外航用のタンカーであったら、これに対して本当はレジストできたはずのものでしょう。

それでロシアの例の船の時には、まず **exceptional** かということ、確かにそうは言える。避けられなかったかということ、これは避けられた。それから **resistible**、**irresistible** だったかということについては、それを船の種類によって何とも言えないという判断でした。

基金の理事会の方は、まだこれに対して確固たるポジションというのは取っていませんが、今後は取っていくでしょう。ただ、これで 30 年ぐらい基金が設立されてから時間が経ちますが、このところを争ったということは今までまだありません。ですからこれが理由で責任が免除されるということは実際考えたら、あまりありえないだろうと思います。これでよろしいでしょうか。