

船舶事故による油濁損害への補償制度に係る船舶の種類により生じる問題と 衡平な制度についての考察

大平 健太郎

海上における船舶事故により油濁損害が生じた際、事故を起こした船舶がオイルタンカーか一般船舶かによって適用される条約制度が異なることで補償額に違いが生じてしまう現状に注目し、ナホトカ号事故とワカシオ号事故を踏まえ、現制度の問題点を検討した。

タンカーによる油濁事故に適用される制度は、CLC（油汚染損害民事責任条約）に基づく制度であり、この条約による補償のほか、国際油濁補償基金による追加の補償もなされる制度である。

一方、一般船舶による油濁事故に適用される制度は、バンカー条約に基づく制度であり、タンカーの場合の制度と異なり、国際油濁補償基金による補償はなされない。

責任制限制度については、タンカーの場合、CLC に規定されている油濁損害に特有の責任制限制度が適用され、その上限額を超過した場合、国際油濁補償基金により追加の補償がなされる。

一般船舶の場合、バンカー条約ではなく、LLMC（海事債権責任制限条約）の責任制限制度が適用される。この責任制限制度は、油濁損害に特有の制度ではなく、他の損害とともに責任制限にかかるため、油濁損害への補償額が少なくなりうる。また、責任限度額もタンカーの場合と比べて少ない額であり、基金による追加の補償制度が存在しないため、責任限度額を超過しても国際油濁補償基金による補償はなされず、十分な補償とならない恐れがある。

このように、油濁損害を起こしているという事実はタンカーでも一般船舶でも同じであるにも関わらず、補償額に差が生じることは衡平な制度ではない。事故を起こした船舶の種類により油濁損害への補償額に差が生じない制度にすべきである。

そのためには、バンカー条約に油濁損害に特有の責任制限制度を規定すること、基金制度を設立すること、船舶輸送を利用している企業等を拠出者とした基金を設立することが必要である。