

MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)

改正油賠法（「船舶油濁等損害賠償保障法」）の施行について

2020年7月1日、日本政府はロンドンの国際海事機関（IMO）本部にバンカー条約（「2001年の燃料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」）およびナイロビ条約（「2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約」）への加入書を寄託しました。

この3カ月後の10月1日、わが国においても正式に両条約の効力が生じることとなり、両条約を国内法化した「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律（船舶油濁等損害賠償保障法）」（以下「改正法」）が施行されます。本稿では改正法の概要についてご紹介します。

1. 改正法成立の背景

わが国の周辺海域において発生した外国籍船の海難事故において、燃料油による油濁損害や難破物の除去などの損害が発生したにもかかわらず、当該船舶所有者およびその関係者による賠償や費用負担が行われず、結果的にわが国の地方公共団体が費用を負担する事例が発生していました。

この状況を踏まえ、バンカー条約とナイロビ条約を批准し国内法化することにより、わが国における判決が条約締結国においても効力が得られること、被害者による保険会社への直接請求権の付与等による賠償資力の確保および被害者救済の観点から、改正が行われたものです。バンカー条約とナイロビ条約の概要は以下の通りです。

バンカー条約	タンカー以外の船舶からの燃料油の流出または排出による汚染損害に関し船舶所有者等（船主、裸用船者、船舶管理人、運行者）に無過失責任を課すことを定めた条約。
ナイロビ条約	条約締結国の排他的経済水域（EEZ）内に存在する難破物が船舶の航行又は海洋環境への危険を生じさせるような場合に、その除去及び除去費用の支払について船舶所有者等（船主、裸用船者、船舶管理人、運行者）に厳格責任を課すことを定めた条約。

2. 現行法「船舶油濁損害賠償保障法」の制定の経緯

現行の「船舶油濁損害賠償保障法」（油賠法）は、1967年にリベリア船籍のタンカー「トリー・キャニオン号」がドーバー海峡において座礁した際に発生した油濁事故をうけ、1969年に成立した「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」（CLC条約）を国内法化した法律です。

当時「油濁損害賠償保障法」という名称で施行され、内航タンカーの貨物として積載される油による油濁損害についてのみ、船舶所有者等の責任や被害者の損害賠償請求権（保険会社への直接請求権）が規定されていましたが、タンカー以外の一般船舶については規定がありませんでした。

その後、わが国沿岸で発生していた外国籍の船舶の海難事故に対応するため、2005年に、国際総トン数100トン以上の外航船の燃料油と残骸撤去に関する責任について、バンカー条約とナイロビ条約の国内法化に先行して、現行の「船舶油濁損害賠償保障法」に取り込まれる形で改正されました。

3. 改正法について

改正法では、内航船について、対象とする船舶の範囲をタンカー以外の一般船舶にも拡大し、燃料油に関する油濁にかかわる責任と難破物の撤去にかかわる責任を取り込んでいますが、この改正法の変更点として以下の3点が重要です。

(1) 主な変更点

- ① 外国の裁判判決の効力
バンカー条約では条約締結国の裁判所が下す判決の締約国間の相互承認を定め、わが国における裁判所の判決が条約締結国においても効力を有する旨規定。
- ② 保険会社への直接請求権の付与
 - ・ 海難等により発生した燃料油による汚染損害及び難破物除去等の費用に関わる損害について、船舶所有者等に責任が発生した際、被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を直接請求できる旨を規定
 - ・ 保険会社は船舶所有者の保険契約違反を理由に、被害者からの請求を拒めない（直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁を制限）
- ③ 保険契約締結及び保障契約証明書船内備置き義務化
 - ・ 燃料油による汚染損害に対する保険契約、難破物除去等の費用に関わる損害に対する保険契約の締結および保障契約証明書を船内に備え置くことを義務化
※既にわが国の独自措置として義務化されている国際総トン数 100 トン以上の外航船舶に加え、条約の規定に基づき一部の内航船舶等についても対象を拡大

(2) 対象船舶の変更

改正法における対象船舶は以下の通り変更となります。対象船舶への保険契約締結及び保障契約証明書船内備置きが義務化されます。無保険の船舶は航海が禁止されます。

【改正法における対象船舶の変更】

	現行法			改正法		
	黒油タンカー (内航船・外航船)	一般船舶※1 (外航)	一般船舶※1 (内航)	黒油タンカー (内航船・外航船)	一般船舶※1 (外航)	一般船舶※1 (内航)
黒油 CLC 条約	2,000 トン以上 ※2	—	—	2,000 トン以上 ※2	—	—
燃料油 バンカー条約	対象外	100 トン以上※3	対象外	1,000 トン以上	100 トン以上※3	1,000 トン以上
難破物除去 ナイロビ条約	対象外	100 トン以上※3	対象外	300 トン以上	100 トン以上※3	300 トン以上

*国土交通省 HP を参照のうえ当社にて作成

※1 黒油タンカー以外の船舶 ※2 油積載量、黒油タンカー以外は全て国際総トン数、※3 国内独自措置

4. おわりに

今回の改正法において導入される燃料油による油濁責任と難破物の撤去にかかわる責任に関する保険会社への直接請求権の導入については、すでに現行の油賠法において内航タンカーで導入されており、保険実務に大きな変更はありません。

改正法では、バンカー条約およびナイロビ条約を国内法化することで、条約締結国間でわが国の判決の効力を確保できる点が被害者救済に資する点で重要であるといわれています。その一方で、例えば、外国籍船の海難事故について、P&I 保険を提供する海外保険会社にわが国の判決をもって直接請求する場合など、当該保険会社の財務健全性や締約国が発給する証明書の信頼性も重要となります。

<参考文献一覧>

国土交通省 HP : https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk6_000035.html

以上