

## メンバー各位

### STOPIA 2006とTOPIA (STOPIA 2006 & TOPIA)

2005年2月付けのサーキュラーで、国際グループ加盟の各クラブ理事会がSTOPIA(「小型タンカー油濁補償協定」と呼ばれ拘束力のある合意契約の導入につき意見の一致したことをお伝えした。これにより1992年民事責任条約(CLC92)のもとでの小型タンカーの最低責任限度額が2,000万SDRに引き上げられるのと同様の効果をもたらされることになる。つまりSTOPIAは、CLC92によるタンカーの責任限度額と、上述の2,000万SDRの差額を(1992年基金条約のもとで設立された)「1992年基金」に対し補償する役割を果たすことになるのだ。STOPIAは、2003年追加基金議定書(2003年議定書)による油受取人側の補償負担増を認識し、CLC92と基金条約により確立された補償制度に対する船主側の支持を明らかに示すものとして、2005年3月3日に発効した。

2005年3月に2003年議定書が発効した際には、1992年(民事責任および基金の)両条約改正の検討に向け1992年基金総会が2001年に設置した「作業部会」では明確な意見の一致を見ることはできず、この問題は基金総会に差し戻されていた。

2005年10月に国際油濁補償基金(IOPC基金)総会が開かれ、1992年民事責任・基金両条約を改正すべきか否かが検討された結果、次の決定に至った。

1. 改正措置については、これを支持するものが少数であったことから、総会の議題から削除されることになった。改正を検討するために設置された作業部会は解散する。
2. 総会直前に各クラブ理事会が承認した提案が目されたが、これは改正が見送られた場合、全体のクレーム費用を油受取人側と(タンカー船主側で)折半する拘束力ある合意契約を導入する旨の提案である。これにより基金事務局長は、一連の任意諸協定を2006年2月または3月の総会に提出すべく船主側代理の国際グループ、および油受取人側代理のOCIMF(石油会社国際海事評議会)と協働する旨の指示を受けた。

多くの諸国にとり、改正見送りの決定は、クレーム費用全体を油受取人側と折半とする船主側の提案を頼みにした上のものである。

昨年10月以降、基金事務局はOCIMFとの間で何度か会合を持ち、船主側の提案を実行に移すための適切なメカニズムを検討した。これに加え同事務局は、新たな諸協定の内容が船主側で可能な限り広く横断的に容認されるべきものであることを確認するため、ICS(国際海運会議所)やIntertanko(国際独立タンカー船主協会)ともしばしば協議を重ねた。

その結果、ここに添付する二協定、すなわちTOPIA(「タンカー油濁補償協定」とSTOPIA 2006(「2006年小型タンカー油濁補償協定」)の誕生に結びつく。これらはともに2006年1月17日のクラブ理事会で検討され承認を得ている。STOPIA 2006とTOPIAの写しはそれぞれ「Annex 1」および「Annex 2」として本状に添付する。

各協定の詳しい概要はそれぞれの「解説」に収められている。

STOPIA 2006とTOPIAは、1992年民事責任条約、1992年基金条約および2003年追加基金議定書の対象となる油濁クレームの総費用を、最終的には船主側と、1992年基金に拠出すべき油受取人側との間で確実に折半せしめる効果をもたらすためのものである。

## STOPIA 2006

本協定は現行のSTOPIAとほぼ同じものであるが、後者は2005年3月に発効し、CLC92による責任限度額と2,000万SDRの差額を、29,548gt以下の該当タンカーの船主が1992年基金に対し補償することに同意するものである。これはCLC92のもとでは小型タンカーの最低責任限度額が450万SDRであるのに対し、本協定により、それを(タンカーの大きさに関係なく一律)2,000万SDRに引き上げる効果を持つ。

STOPIA 2006が現行STOPIAと異なるのは、前者が見直しの制度を持つことだ。すなわち発効後10年を経た後(その後は5年ごと)に、2006年2月20日以降の三条約すべて(CLC92、1992年基金条約および2003年追加基金議定書)のもとでの船主側と油受取人側のいずれかのクレーム分担率が55%を超えていれば、STOPIA 2006のもとでそれぞれの補償を調整することができる。いずれかの支払い分が60%を超える場合は、(STOPIA 2006とTOPIA)両協定につき(必ず)調整措置がとられる。もう一つの違いは、現行STOPIAの適用国が2003年追加基金議定書の批准を必要とするのに対し、STOPIA 2006は1992年基金条約の締約国すべてに適用されることだ。

(条約)改正見送りのために出された船主側の修正案では、これを支持する主要諸国の特別な要請により、STOPIAの効力をすべてのCLC92締約国にまで及ぼすことになった。STOPIA 2006は、クレイマントに直接支払う制度ではなく、1992年基金に対する補償を通して機能する制度であることから、CLC92の締約国でありながら1992年基金条約非締約国である少数の諸国に対しても同様の効果を与えるためには別の契約メカニズムが必要となる。この点は現在検討中であり、追って進展状況をお伝えする。

STOPIA 2006およびTOPIAでは、IOPC基金総会で出された反対意見に対処するため、現行STOPIAのもとでの終了と求償に関する規定をいくつか改正している。

## TOPIA

二つの大きな違いを別にすればTOPIAはSTOPIA 2006と似ている。第一の違いは、追加基金の対象となるクレームはすべて、タンカー船主がその50%を追加基金に対し補償することをTOPIAのもとで約束していることだ。

第二の違いは、TOPIAは船の大きさに関係なくすべての該当タンカーに適用されることだ。TOPIAはSTOPIA 2006と同様の見直し・調整の規定を持つ。従って船主側と油受取人側の各クレーム支払い割合に不均衡が生じれば、それはTOPIAかSTOPIAのいずれか、あるいはその両方を修正し、将来を見通して調整されることになる。

## 開始

この新たな両協定が予想通り国際グループ加盟クラブによる過半数の承認を得れば、STOPIA 2006とTOPIAはともに2006年2月20日に発効する。ただしそのためには、2006年2月末に開催されるIOPC基金総会による両協定の承認が前提となる。

## 概括

IOPC基金は、1978年から2003年までの油濁クレームで民事責任条約および基金条約の対象となるものの費用統計を調査した。その結果わかったのは、油受取人側と船主側の分担割合は、一年ごとに見れば大きな違いはあるものの、長い間で見ればほぼ同程度になっていることだ。

IOPC基金事務局が同じ統計データを使って最近改めて行った分析によれば、仮に1978年から2003年までのクレーム金額に、現行条約上の責任限度額と、ここで提案するSTOPIA 2006およびTOPIAを適用した上で貨幣価値を2002年のそれに引き上げて調整すれば、それぞれの負担分は船主側51%、油受取人49%になるとのことだ。しかしクレーム金額を2012年の予想貨幣価値に引き上げて調整すれば、この分担割合は逆転する。この過去の公平な成り行きは、それが特に短い期間の場合など、将来にわたり必ずしも同様な結果とならぬ可能性はあるとは言え、STOPIA 2006およびTOPIAの実施を提案通り推し進めてゆく根拠となる。特に複数の大型事故が発生した場合など、費用の負担割合は年によって大きく変動する可能性もあろう。しかしこの調整メカニズムにより、大きな不均衡は段階的に是正されてゆくことになる。

2006年1月17日の分離総会で承認された、2006年2月20日に発効するクラブ・ルール第19条(12)の改正により、ばら積みの持続性油を貨物として運び得る29,548gt以下のタンカーの所有者たるメンバーはSTOPIA 2006に加盟することになる。同様に、ばら積みの持続性油を貨物として運送し得るあらゆるタンカーの所有者たるメンバーはTOPIAに加盟する。STOPIA 2006のもとで1992年基金に対して補償し、かつTOPIAのもとで追加基金に対し補償するメンバーの責任は、クラブのルールおよび当該メンバーの加入条件に従ってクラブがこれを担保する。

STOPIA 2006とTOPIAの実施は、IOPC基金と国際グループの間で現在有効な「了解覚書」(MOU)の変更により明確にされる。MOUは、メンバーのSTOPIA 2006およびTOPIAへの自動加盟、さらにはそのもとでの補償債務の担保、をともにクラブが保証するためのものである。さらにMOUは、これら補償債務に関し、クラブに対する直接請求の権利を1992年基金と追加基金に付与している。

該当タンカー船主は、用船契約上の保証として、用船者にSTOPIA 2006およびTOPIAへの加盟を求められる可能性がある。そこで用船契約書に挿入すべきものとしてお勧めする条項を「Annex 3」としてここに添付する。

以上

ティンドール・ライレー(ブリタニヤ)リミテッド  
マネジャー

同様のサーキュラーがP&I国際グループの他クラブからも発行される。  
本サーキュラーは専用バインダー Section 4. Pollutionにお綴じ下さい。

2006年小型タンカー油濁補償協定 (STOPIA 2006)

## 解説

本稿は、「2006年タンカー油濁補償協定」(STOPIA 2006)の趣旨を説明し、その主な特徴を概略述べるもので、同協定の一部ではないが、その制度運用につき関係者の理解を促すための非公式な手引きとすべきものである。

STOPIA 2006はこの協定により成立するが、その目的は、1992年油濁民事責任条約(CLC92)、1992年基金条約および2003年追加基金議定書のもとで定められた「船舶からの油濁に関する国際補償基金制度」への拠出負担増を船主側が分担する仕組みを規定することにある。

最初のSTOPIAは2005年3月3日に発効したが改正された。本稿で述べられる内容は改正版であり、2006年2月20日以降に発生する事故に適用されるものである。同日より前に発生した事故に関しては依然として最初の規定が適用される。

STOPIA 2006は、国際補償基金制度をこれまで通りうまく維持していくための努力を支持せんと欲する船主側の意思のあらわれである。これはまた、2005年10月の国際油濁補償基金(「1992年基金」)第10会期総会における船主側の公約を反映したものだ。すなわち、本制度の対象とするクレームの費用総額を油受取人側との間でほぼ折半とする拘束力のある合意契約の仕組みを立ち上げようというものである。STOPIA 2006は、「2006年タンカー油濁補償協定」(TOPIA 2006)とともに、この目的を達成するために策定された。また、出来る限り多くの国による追加基金議定書の批准を促すこともその目的であり、議定書による油受取人側の負担増の可能性も認識した上で策定されている。

STOPIA 2006は、船主側から1992年基金への支払いにより、CLC92の責任制限条項による金銭的影響(つまり限度額)を調整することを定めている。制度は、CLC92による5,000総トン以下の船主責任限度額が、最低限度額を451万SDRとして船舶の総トン数に応じて算出されることを反映している。しかしクレームのうちCLC92上の限度額を超える部分を1992年基金が補償することからすれば、小型タンカーの事故の場合、CLC92のもとでの最低限度額がより高額であると仮定した場合に比べ、同基金の(現行の)負担割合が比較的大きい上に、その補償すべき事故の件数もより多いかもしれない。このようなことから新制度では、CLC92による船主責任限度額が(船舶の総トン数が小さいことにより)2,000万SDRを下回り、(1992年基金条約のもとで)1992年基金が支払うことになる補償金を、油濁事故に関与する船舶の所有者が同基金に対し全額弁済することを定めている。この金額(つまり2,000SDR)はCLC92のもとで29,548総トンの船舶の責任限度額に相当する。従ってSTOPIA 2006は、この大きさまでの船舶について、その油流出の最終費用を(船主側と油受取人側の間で)配分しなおすことになる。

制度は、国際グループ加盟P&Iにより油濁危険が担保される船舶(つまり小型タンカー)の所有者間の法的拘束力のある協定により成立する。まれな場合を除き、この範疇の船舶はすべてクラブの担保条件として自動的に制度に加盟することになる。当該船舶所有者は本協定の当事者となり、「加盟船主」と呼ばれる。

この制度は契約によるものであり、1992(CLCと基金)両条約のもとでの(両条約および関係者の)法的地位には何

ら影響を及ぼさず、さらに油濁による被害者は1992年基金に対するこれまでの権利を引き続き享受できる。従って制度のもとでは、事故に関与する船主は、クレイマントに増額分を直接支払うのではなく、1992年基金に対し補償を支払う旨定められている。

1992年基金はSTOPIA 2006の当事者ではないが、協定は同基金への法的強制権の付与を意図しており、制度のもとでのいかなるクレームに対しても同基金の名のもとで訴訟提起を可能ならしめることを明記している。制度には英国法が適用され、同法はそのように法的強制権が付与されることを認めている。

保険者は協定の当事者ではないが、国際グループの各クラブは、STOPIA 2006のもとでの補償責任に対する担保を船主に提供すべくルールを改正した。クラブはまた、いかなるクレームに関するものであっても、この制度のもとで1992年基金が当該クラブに直接請求するための補助協定を結ぶことが認められる。これらおよび制度実施を支える他の諸条件が1992年基金とP&Iクラブ国際グループの間で合意されることになる。

以上が制度の主な特徴であるが、(協定では)12の条項により、多くの事柄が詳細にわたり扱われている。第 条にはさまざまな用語の定義が述べられており、その多くは関連国際諸条約中の用語や規定との整合に向けられている。第 条と第 条には制度に関する一般条項が含まれ、制度が「該当船舶」に適用される旨を定めている。以下に述べるわずかな範疇の船舶は別として、29,548トン以下で国際グループ加盟クラブに付保されるタンカーはすべて該当船舶となる。制度は、いかなる該当船舶の船主であっても、自らの加入クラブにより、そのルールに従って当事者とされた時をもって協定の当事者となることを定めているが、通常この定めにより、結果的に船主は油濁危険担保の条件として自動的に当事者となる。協定はまた、当該船主の所有する該当船舶はすべて自動的に制度に加盟せしめられることを定めている。

この協定上唯一の例外は、国際グループ加盟の一クラブに加入するものの、同グループのプール再保険機構を通して再保険されない船舶である。この範疇の船舶は制度に自動的に加盟することはないが、船主と加入クラブの間に合意書があれば該当船舶とな(り、制度に加盟するものとみなされ得る。日本の内航タンカーの一部は国際グループのプール再保険機構を通さずに付保されているが、その内200総トンを超えるものは200隻に満たないようだ。一方、約6,000隻程度のタンカーがSTOPIA 2006に加盟するものと見込まれている。

第 条は、該当船舶の加盟船主が1992年基金に対し補償責任を負う状況につき細かく定めており、支払うべき金額の算出に関する詳しい規定も盛り込んでいる。本条項はまた、1992年基金が求償し得べき損害が補償により減額されたとする技術的な議論により求償権が損なわれることを防ぐための規定を含む。そのため、求償(あるいは追加求償)訴訟は予定されぬ旨の通知が出されるまで補償(の権利や義務)は発生せぬ一方、1992年基金は支払い義務が生じると予想される補償額に等しい金額を一度ないし数度の内金払いとして受けとることができる旨定めている。これらの支払いは、1992年基金加盟者による拠出金の支払いと同時にされる。

第 条は第三者に対する求償をより詳しく扱う。回収金はすべて加盟船主に帰属することになるが、そのような訴訟の開始、実施、和解に関する絶対的裁量権は1992年基金が保持する。第三者からの回収金はすべて「トップダウン」で分配される。すなわち、船主がそこから利益を得るのは、あくまで1992年基金が補償を上回る自らの出費を先ず埋め合わせた後のことである。

第 条は時効に関する規定で、1992年(CLCと基金)両条約との整合(および1992年基金条約の定める1992年基金へのクレーム期間の満了後、補償請求を行う同基金に対しさらに12ヵ月を認めること)に向けられている。

第 条は制度の改正に関する条項で、加盟船主すべての代理人として国際グループが(制度の)改正を行うことができる旨規定する。いかなる改正も遡及効果は持ち得ず、(グループ加盟)諸クラブは、制度改正を決める前に十分な時間的余裕をもって1992年基金と協議すべきことに合意している。

第 条は、この国際補償制度のもとでの油濁損害総費用のうち船主側と油受取人側それぞれの負担につき、おおよその割合を確認するため、1992年基金、追加基金および油受取人側代表と協議のうえ、これを10年後、その後は5年ごとに見直す旨定めている。さらに同条項は、ほぼ均等な負担率を保つための措置(STOPIA 2006改正の可能性など)をとりうることを定めている。

第 条は制度の有効期間に関する定めで、本制度が2006年2月20日グリニッジ標準時正午以降に発生するすべての事故に適用され、現行の国際補償制度に実質的かつ重要な変更がない限り継続される旨を定めた条項である。また、もはやその実施が不可能と思わしめる一定の状況下での協定の終了に関する規定もある。各クラブは、STOPIA 2006の終了を決定する前に、それについて1992年基金と協議することに合意している。

第 条には、加盟船主の制度からの脱退、およびその条件が定められている。しかし該当船舶の所有者は、油濁危険に関するクラブの保険担保を損わずにSTOPIA 2006から脱退することは通常はできない。

第XI条は、制度のもとでの1992年基金の法的権利、および直接請求に関し1992年基金との間で補助協定を結ぶ国際グループの権限を定めている。各クラブはCLC92と同様の直接責任を負うことに同意している。

最後に協定は第XII条で、それが英国法に準拠すること、およびそのもとでの紛争はすべて英国高等法院が専属管轄権を有することを定めている。

## 2006年タンカー油濁補償協定(STOPIA 2006)

### 序文

この協定の当事者は、ここで規定される加盟船主である。

加盟船主は、1992年民事責任・基金両条約により確立された、船舶からの油濁に関する国際補償制度の成功を認め、今後もこの制度がこれまで通り確実に社会のニーズに応じるため、これを随時改正・補足してゆくべきことを認識している。

1992年基金条約を補足する議定書が採択され、それにより議定書加盟諸国では汚染損害に対し追加基金による追加補償の支払いが定められることになった。当事者は現行の(ただし議定書により補足された)補償制度の継続を促すことを目指し、議定書ができるだけ広く批准されることを願っている。

議定書による油受取人側の潜在的負担増に照らし、加盟船主は、以下に述べる制度を構築し、それにより、一定トン数未満のタンカーの加盟船主は、そのようなタンカーによる汚染損害につき、それが1992年基金条約のもとで負う責任の一部を1992年国際油濁補償基金(「1992年基金」)に対して補償することに同意する。

この協定は、法的関係の創出を意図するものであり、さらに相互的約束に照らし、各加盟船舶の所有者は以下につき相互に合意済みであり、またこれに同意するものである。

### 第 I 条 定義

- (A) 以下の用語は責任条約第 条におけるものと同じ意味を持つものとする。  
「事故」「油」「所有者」「者」「汚染損害」「防止措置」「船舶」。
- (B) 「1992年基金」とは、1992年基金条約に従って設立された1992年国際油濁補償基金をいう。
- (C) 「1992年基金条約」とは、「1992年の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」、および随時なされる改正・補足のいずれか、あるいはその双方、およびそれらを実施する国内法制度のすべてをいう。
- (D) 「クラブ」とは、国際グループのP&Iクラブをいい、「船主のクラブ」とはその者の所有する「該当船舶」が付保されるか、あるいはその者が保険の申し込みをするクラブをいう。「その者のクラブ」「クラブ関係者」および類似の表現は同様に解釈されるものとする。
- (E) 「加盟船舶」とは、制度が適用される船舶をいい、「加盟」もそれに応じて解釈されるものとする。
- (F) 「補償」とは、本協定第 条のもとで支払われる補償金をいう。
- (G) 「保険」「担保される」および関連する表現は油濁危険に対するP&I担保をいう。
- (H) 「国際グループ」とは、P&Iクラブの国際グループをいう。
- (I) 「責任条約」とは、「1992年の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」、および随時なされる改正、およびそれらを実施する国内法制度のすべてをいう。さらに「CLC92締約国」とは、同条約が



有効な国家をいう。

- (J) 「加盟船主」とは、当事者である加盟船舶の船主をいう。
- (K) 「当事者」とは、本協定の当事者をいう。
- (L) 「議定書」とは、1992年基金条約を補足する2003年議定書、およびこれを実施する国内法制度のすべてをいう。
- (M) 「求償終了通知」は第V条(C)で述べられる意味を持つ。
- (N) 「該当船舶」は第 条(B)で述べられる意味を持つ。
- (O) 「制度」とは、本協定により定められる「2006年タンカー油濁補償協定」(STOPIA 2006)をいう。
- (P) 「追加基金」とは、議定書に定められた基金をいう。
- (Q) 「トン」とは、1969年国際屯数計測条約・付録 によるトン数計測規則に従い計算された総トン数をいい、「トン数」はそれに応じて解釈される。
- (R) 「計算単位」は「責任条約」第5条9で定められているものと同じ意味を持つ。

## 第Ⅱ条 総則

- (A) 本協定は、これを「2006年小型タンカー油濁補償協定」(STOPIA 2006)と称する。
- (B) 該当船舶の所有者は当事者となる資格を有し、ルールに従って同船舶を担保するクラブによりそうならしめられた時をもって当事者となる。

## 第Ⅲ条 STOPIA 2006制度

- (A) 本協定は、ここに定める条項に基づき1992年基金に対する補償金の支払いに向け、STOPIA 2006を成立せしめるために結ばれる。
- (B) 船舶は、以下を満たすことで制度に加盟する資格を有するものとする。
  - (1) 29,548トン以下であること。
  - (2) クラブにより担保されること。および
  - (3) 国際グループのプール再保険機構を通して再保険されること。

このような船舶は本協定では「該当船舶」とされる。

- (C) 加盟船主の所有する該当船舶は、前述の第 条(B)に従って、この協定の当事者となることにより、自動的に制度に加盟する。
- (D) 船舶は、前述のプール再保険機構とは別に再保険されることの故をもって該当船舶とならぬ場合であっても、船主とその加入クラブ間の合意書により該当船舶とみなし得る。

- (E) 該当船舶がひとたび制度に加盟すれば、その加盟は以下の状況になるまで継続するものとする。
- (1) (トン数の再計測や、上記第 条(B)でいう保険と再保険の終了のいずれか、または双方の結果として)該当船舶でなくなる。または
  - (2) 加盟船主の所有でなくなる。または
  - (3) 加盟船主が第 条に従ってこの協定から脱退すること。

#### 第IV条 1992年基金への補償

- (A) 加盟船舶が汚染損害事故を起こし、それについて(i)責任条約のもとで当該船舶の加盟船主が責任を負い、さらに(ii)1992年基金条約のもとで1992年基金が補償を支払ったか支払うことになれば、当該船主は、本条項に従って算出される金額につき1992年基金に対し、これを補償する。
- (B) 補償は以下については支払われない。
- (1) 責任条約第3条3のもとで加盟船主が責任を免れ、さらに基金条約第4条3のもとで1992年基金が支払うべきものとされるすべての防止措置費用。
  - (2) 加盟船主ではなく、1992年基金自らが背負い込んだ責任によるその他一切の汚染損害。
- (C) 常に以下の条件に従い、加盟船主が1992年基金に支払う補償の金額は、汚染損害につき同基金が支払ったか支払うことになる補償の金額であるものとする。
- (1) 補償は、1事故において2,000万計算単位から責任条約第5条1によって制限される船主責任額を控除した金額を超えぬものとし、さらに
  - (2) 上記第 条(C)(1)のもとでの控除は、加盟船主が自ら責任を制限する資格を有するか否かを問わない。
- (D) 本協定のもとでの補償の支払い責任は、当該事故について1992年基金から回収し得べき金額に対する加盟船主またはクラブの権利に影響を与えることはなく、それがそれぞれの権利、代位、譲渡その他のいずれによるかを問わない。疑問が生ぜぬよう述べると、そのような金額はすべて上記第 条(C)で述べる補償に含まれる。
- (E) 1992年基金と他に合意せぬ限り、
- (1) 加盟船主から補償を受ける1992年基金の権利は、同基金が下記第 条(C)で定義する求償終了

通知を出した時に生じる。

- (2) (求償終了通知を出す)以前において1992年基金は、同基金が予想する補償金額と等しいと考える補償につき加盟船主から一度あるいは数度の内金払いを受ける権利を持つ。
  - (3) 本協定のもとで1992年基金が受け取る権利を持つあらゆる金銭の支払いは、1992年基金条約第10条および第12条に従い、当該事故につき徴収されるべき拠出金の支払いと同時に行われるものとする。
- (F) (1) 上記第 条(E)で定める内金の支払いは次の条件のもとで行われる。
- (i) 支払いは、1992年基金により当該事故についての補償にのみ関連する特別勘定の貸方に記入される。
  - (ii) 1992年基金による補償の支払いをすべて終えた後、加盟船主による支払い分に余剰金があれば、それはすべて加盟船主に返済される。さらに
  - (iii) 余剰金が第三者への求償による回収金であれば、同金額は下記第V条に従って加盟船主勘定として貸方に記入される。
- (2) 本第 条(F)の定めは、1992年基金が、本協定のもとで自ら受け取った金銭を、当該事故から生じる補償請求への支払いにあてることを妨げるものではない。また同規定は、1992年基金による、そのような金銭(あるいはその差額)の別の銀行口座での保管、あるいは同基金の他の資産と分離した投資を求めない。
- (3) 1992年基金への反対の通知がない限り、加盟船主の保険者たるクラブは、同船主を代理して本条のもとでの返済を受ける権限を持つものとみなされる。
- (G) 本協定のため、計算単位から各国通貨への換算は、責任条約第5条9に従って行われるものとする。

#### **第V条 第三者に対する求償**

- (A) 1992年基金による第三者に対する求償訴訟を行うべきか否かに関する、また、そのような訴訟の追行に関する決定は、示談を含み同基金の絶対的裁量による。
- (B) 上記第 条(A)の規定を損なうことなく、
- (1) この協定による加盟船主の支払いは、補償(あるいはその内金)として支払われた金額につき、1992年基金が第三者に対して有する求償権を同船主が代位することを条件にして行われるが、その範囲は、協定のもとでのそのような第三者からの回収金に対する同船主の持ち分までとする。

- (2) 1992年基金は、すべての求償訴訟につき、現実のあるいは潜在的なクレイマントである加盟船主とクラブのいずれか、あるいはその双方と協議することができる。
- (3) 本協定のいかなる定めも、1992年基金、船主およびクラブが、そのような訴訟の費用分担や回収金の配分などにつき特定の事案において適当と思われる、訴訟に関する取り決めをなすことを妨げるものではない。
- (C) 本協定の目的のため、求償終了通知とは、事故に関し1992年基金により第三者に対して提起された、あるいは予定された求償訴訟がすべて最終決着に至ったことの加盟船主への通知である。このような決着には、求償訴訟を行わぬこと、あるいはすでに提起されたそのような訴訟を中止すること、に関する1992年基金による決定も含まれる。
- (D) 加盟船主による支払いは以下の条件に従う。
- (1) 1992年基金が第三者に対し求償訴訟を提起することを決めた場合、他に合意のない限り、同基金は次のいずれかの措置をとる。すなわち(a)本協定のもとで加盟船主の支払った金額を控除せず、同基金の支払った補償(全額)の回収を求めるか、または(b)要求があれば、下記第 条(D)(2)に述べる書類を作成する。
- (2) 1992年基金が事故に関し第三者に対する求償訴訟を提起せぬ(あるいはすでに始めた訴訟を中止する)ことを決めた場合、同基金は要求があれば必要な書類を作成するが、それは代位、譲渡その他により、同基金が第三者に対して持ち得る求償権を加盟船主とクラブのいずれか、またはその双方に移転するために必要な書類であるものとし、その範囲は、本協定のもとで加盟船主とクラブのいずれか、またはその双方の第三者からの回収金に対する持ち分までとする。
- (3) いかなる理由にせよ、補償の支払いを受けた後に1992年基金に第三者からの回収金があれば、同基金は、以下の金額を控除した後にそれを加盟船主に返済する。
- (i) 同金額を回収するために1992年基金が負担した費用。および
- (ii) 事故に関する汚染損害に対し1992年基金が支払ったか、支払う予定の補償金と等しい額。ただし本協定のもとで加盟船主が支払った金額を超える部分に限られる。
- (E) 反対の通知が1992年基金に対し出されぬ限り、加盟船主の保険者たるクラブは、同船主を代理して以下を行う権利を持つものとみなされる。すなわち上記第 条(C)による通知を受けること、同(D)のもとで加盟船主に支払われるべき金額を受け取ること、そして第 条の運用に関するその他すべての事柄について同意すること、である。

## 第VI条 手続きおよび雑則

本協定のもとで補償を受ける1992年基金の権利は、汚染損害の発生日から4年以内に訴訟が提起されぬ限り消滅するものとする。しかし、いかなる場合も損害の原因となった事故の発生日から7年を経過した後は、いかなる訴訟も提起できない。事故が一連の出来事からなる場合、この7年は最初の出来事の発生日から起算するものとする。

## 第VII条 改正

- (A) 本協定は、加盟船主すべての代理人として国際グループにより随時改正することができる。そのような改正のいかなるものも、国際グループから1992年基金への文書による通知が出された日から3ヵ月後に発効する。
- (B) 各加盟船主は、次の場合、自らに代わり国際グループが本協定の改正に同意する権限を有することを認める。
  - (1) 自らのクラブが、その様な権限を(国際グループに)付与し、かつ
  - (2) 自らのクラブが、クラブ・ルール変更の手続きと同様の手続きにより、その改正を承認した場合。
- (C) 下記第 条(A)の定めに従い、本協定のいかなる改正も、その様な改正の発効日前に生じたあらゆる事故に関する権利と義務に影響を及ぼすものではない。

## 第VIII条 見直し

- (A) 2016年の間に、2016年2月20日までの10年間の汚染損害クレームの見直しを行うものとする。その目的は、(1)2006年2月20日以降の同期間中に、責任条約、1992年基金条約、議定書のいずれか、あるいはそれらすべてに関する汚染損害クレームの総額につき、船主側と油受取人側の各概算負担率を確認し、さらに(2)本協定の効率、運用および実績を検討することである。その後の見直しは5年ごとに行われる。
- (B) 本条のもとでの見直しには、油受取人側の代表と、1992年基金および追加基金の各事務局代表が顧問資格で招かれる。この見直しにつき加盟船主は、国際グループに対し、自らに代わってこの作業を行う権限を付与する。
- (C) 本条のもとでの見直しの結果、船主側か油受取人側のいずれか一方の負担が上記第 条(A)で述べる2006年2月20日以降10年間のクレーム総額の60%を超えることが明らかになれば、当該費用の金銭負担につきおよそ等しい分担割合が保てるよう調整措置がとられるべきこととする。
- (D) この調整措置は次を含む。

- (1) 本協定を、そのもとで支払われる補償の増額または減額を定めるべく改正すること。
  - (2) 本協定を、その効率、運用および実績を改善すべく改正すること。
  - (3) 船主側と油受取人側の間で、油濁の費用分担に関する別の合意契約を結ぶか、またはそのような契約を改正すること。および
  - (4) その他で、分担割合をおよそ等しく保つために適当と考えられる措置あるいは施策を講じること。
- (E) 本条のもとでの見直しの結果、船主側か油受取人側のいずれか一方の負担が、第 条(A)で述べるクレーム総額の60%を超えずとも、55%を超えることが明らかになれば、上述の措置が講じられることがある(必須要件ではない)。

#### 第Ⅹ条 期間と終了

- (A) 本協定は、2006年2月20日グリニッジ標準時正午以降に発生する事故に適用されるものとする。
- (B) 以下の定めに従ってそれ以前に終了せぬ限り、本協定は、責任条約、1992年基金条約および議定書によって確立された補償制度に実質的かつ重要な変更をもたらす国際的な法律文書が発効するまで効力を有するものとする。
- (C) 各加盟船主は、次の場合、自らに代わり国際グループが本協定を終了する権限を有することに同意する。
- (1) 諸クラブが、本協定による加盟船主の補償支払い責任に対する保険担保を中止した場合。あるいは
  - (2) 本協定の実施が、特定の国家あるいは諸国で違法となる場合(この場合、本協定はそのような国家あるいは諸国では終了するが、その他の国々では引き続き効力を有する)。あるいは
  - (3) 国際グループの再保険者が、本協定で定められる補償責任に対する十分な担保の提供を止め、同一リスクに対するそれまでと同様な担保が世界の保険市場において適当な条件で手配できなくなる場合。あるいは
  - (4) 国際グループが解散する場合。あるいは
  - (5) 本協定の実施を妨げるでき事や状況があり、それが加盟船主の合理的な予想を超えるため、終了がクラブによって認められ(さらにクラブが自らのルール変更のための手続きと同様の手続きによって協定の終了を承認し)た場合。

- (D) 本協定の終了は、国際グループから1992年基金への文書によるその旨の通知があった日から3ヵ月を経過する迄発効しない。
- (E) 本協定の終了は、終了日以前に発生した事故に関する権利と義務には影響を及ぼさぬものとする。

## 第X条 脱退

- (A) 加盟船主は次の場合に本協定から脱退できる。
  - (1) 文書で少なくとも3ヵ月前の脱退通知を自らのクラブに出すこと。または
  - (2) 本協定が改正されること。ただし常に
    - (i) 加盟船主は、加入メンバーに改正の承認を求めた自らのクラブに対し反対票を投じる権利を行使していること。かつ
    - (ii) 加盟船主は、加入メンバーによる改正承認の日から60日以内にクラブへ文書による脱退通知を出すこと。かつ
    - (iii) そのような脱退は、改正の発効日、あるいはクラブが加盟船主の脱退通知を受け取った日、のいずれか遅い日をもって同時に効力を発する。
- (B) 加盟船主は、自らが該当船舶のうちの特定船舶について所有者でなくなれば、その船舶に限り直ちに本協定から脱退したものとみなされ、同船主あるいはクラブは、1992年基金に対し文書で同船舶の所有者でなくなった旨の通知を出すものとする。
- (C) 本協定から脱退した加盟船主は、その脱退が効力を生じた日以降、協定のもとでの責任は一切負わぬものとする。ただし常に、脱退は、その日以前に発生したあらゆる事故についての権利や義務に影響を及ぼすものではない。

## 第XI条 1992年基金の法的権利

- (A) 1992年基金は、本協定の当事者ではないが、本協定による補償につき法的に強制可能な権利を享受することが意図され、従ってその有し得る一切の請求権に関し自己の名において加盟船主に対する訴訟を提起する権利を有するものとする。そのような訴訟は本協定の解釈、有効性と実施のいずれか、あるいはそれらのすべてに関する問題に決着をつけるための、1992年基金による加盟船主に対する訴訟を含み得る。
- (B) 上記第XI条(A)および第VII条(A)にかかわらず、本協定の諸条件に従ってなされたあらゆる改正、終了、

脱退も1992年基金の同意を必要としない。

- (C) 本協定の当事者は、加盟船舶(あるいは前加盟船舶)に関する本協定のもとでの補償請求、または本協定の解釈、有効性と実施のいずれか、あるいはそれらすべてに関する問題に決着をつけるための訴訟を、事故当時の加入クラブに直接提起するための条件につき、1992年基金との間で合意する権限を国際グループに与える。当事者はまた、1992年基金が加盟船舶に関する請求につきクラブに対し強制執行を目的とした訴訟を提起した場合、クラブがそのような訴訟に加盟船主の参加を求め得ることに同意する。

#### **第Ⅳ条 準拠法と裁判管轄**

本協定のもとでのすべての紛争は、英国法を準拠法とし、英国高等法院がそれについての専属管轄権を有するものとする。



## 2006年タンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006)

## 解説

本稿は、「2006年タンカー油濁補償協定」(TOPIA 2006)の趣旨を説明し、その主な特徴を概略述べるもので、同協定の一部ではないが、その制度運用につき関係者の理解を促すための非公式な手引きとすべきものである。

TOPIAはこの協定により成立するが、その目的は、1992年油濁民事責任条約(CLC92)、1992年基金条約および2003年追加基金議定書のもとで定められた「船舶からの油濁に関する国際補償基金制度」への拠出負担増を船主側が分担する仕組みを規定することにある。

この制度は、国際補償基金制度をこれまで通りうまく維持していくための努力を支持せんと欲する船主側の意思のあらわれである。これはまた、2005年10月の国際油濁補償基金(「1992年基金」)第10会期総会における船主側の公約を反映したものだ。すなわち、本制度の対象とするクレームの費用総額を油受取人側との間でほぼ折半とする拘束力のある合意契約の仕組みを立ち上げようというものである。TOPIAは、「2006年小型タンカー油濁補償協定」(STOPIA 2006)とともに、この目的を達成するために策定された。また、出来る限り多くの国による追加基金議定書の批准を促すこともその目的であり、議定書による油受取人側の負担増の可能性も認識した上で策定されている。

TOPIAは、追加基金に対し、タンカーが議定国で起こした汚染損害につき議定書のもとでの同基金による支払い補償金の50%を船主が補償することを定めている。

本制度は、国際グループ加盟P&Iが油濁危険を担保するタンカーの所有者間の法的拘束力のある協定により成立する。比較的少数の事例を除き、この範疇の船舶はすべてクラブの担保条件として自動的に制度に加盟することになる。当該船舶所有者は本協定の当事者となり、「加盟船主」と呼ばれる。

制度は契約によるものであり、1992(CLCと基金)両条約と議定書のもとでの(両条約、議定書および関係者の)法的地位には何ら影響を及ぼさず、さらに油濁による被害者は1992年基金と追加基金に対するこれまでの権利を引き続き享受できる。従って制度のもとでは、事故に関与する船主は、クレイマントに増額分を直接支払うのではなく、追加基金に対し補償を支払う旨定められている。

追加基金はTOPIAの当事者ではないが、協定は同基金への法的強制権の付与を意図しており、制度のもとでのいかなるクレームに対しても同基金の名のもとで訴訟提起を可能ならしめることを明記している。制度には英国法が適用され、同法はそのように法的強制権が付与されることを認めている。

保険者は協定の当事者ではないが、国際グループの各クラブは、TOPIAのもとでの補償責任に対する担保を船主に提供すべくルールを改正した(か改正に同意した)。クラブはまた、いかなるクレームに関するものであっても、この制度のもとで追加基金が当該クラブに直接請求するための補助協定を結ぶことが認められる。これらおよび制度実施を支える他の諸条件が追加基金とP&Iクラブ国際グループの間で合意されることになる。

以上が制度の主な特徴であるが、(協定では)12の条項により、多くの事柄が詳細にわたり扱われている。第 1 条にはさまざまな用語の定義が述べられており、その多くは関連国際諸条約中の用語や規定との整合に向けられている。第 1 条と第 2 条には制度に関する一般条項が含まれ、制度が「該当船舶」に適用される旨を定めている。以下に述べるわずかな範疇の船舶は別として、国際グループ加盟クラブに付保されるタンカーはすべて該当船舶となる。制度は、いかなる該当船舶の船主であっても、自らの加入クラブにより、そのルールに従って当事者とされた時をもって協定の当事者となることを定めているが、通常この定めにより、結果的に船主は油濁危険担保の条件として自動的に当事者となる。協定はまた、当該船主の所有する該当船舶はすべて自動的に制度に加盟せしめられることを定めている。

この協定上唯一の例外は、国際グループ加盟の一クラブに加入するものの、同グループのプール再保険機構を通して再保険されない船舶である。この範疇の船舶は制度に自動的に加盟することはないが、船主と加入クラブの間に合意書があれば該当船舶となり、制度に加盟するものとみなされ得る。日本の内航タンカーの一部は国際グループのプール再保険機構を通さずに付保されているが、その内200総トンを超えるものは200隻に満たないようだ。

第 3 条は、加盟船主が追加基金に対し補償責任を負う状況につき細かく定めており、支払うべき金額の算出に関する詳しい規定も盛り込んでいる。本条項はまた、追加基金が求償し得べき損害が補償により減額されたとする技術的な議論により求償権が損なわれることを防ぐための規定を含む。そのため、求償(あるいは追加求償)訴訟は予定されぬ旨の通知が出されるまで補償(の権利や義務)は発生せぬ一方、追加基金は支払い義務が生じると予想される補償額に等しい金額を一度ないし数度の内金払いとして受け取ることができる旨定めている。これらの支払いは、追加基金への加盟国による拠出金の支払いと同時にされる。第 4 条はまた、テロ・リスクによる汚染損害に対する補償が支払われるべきことを定めているが、その範囲は、仮に発生しても事故当時に有効なすべての保険または再保険で担保される金額に制限される。これはこの種のリスクに対する責任保険を船主が手配する際に直面する制限によるものだ。

第 5 条は第三者に対する求償をより詳しく扱う。回収金はすべて加盟船主に帰属することになるが、そのような訴訟の開始、実施、和解に関する絶対的裁量権は追加基金が保持する。

第 6 条は時効に関する規定で、1992年(CLCと基金)両条約との整合(および追加基金議定書の定める追加基金へのクレーム期間の満了後、補償請求を行う同基金に対しさらに12ヵ月を認めること)に向けられている。

第 7 条は制度の改正に関する条項で、加盟船主すべての代理人として国際グループが(制度の)改正を行うことができる旨規定する。いかなる改正も遡及効果は持ち得ず、(グループ加盟)諸クラブは、制度改正を決める前に十分な時間的余裕をもって追加基金と協議すべきことに合意している。

第 8 条は、この国際補償制度のもとでの油濁損害総費用のうち船主側と油受取人側それぞれの負担につき、おおよその割合を確認するため、1992年基金、追加基金および油受取人側代表と協議のうえ、これを10年後、その後は5年ごとに見直す旨定めている。さらに同条項は、ほぼ均等な負担率を保つための措置(TOPIA改正の可能性など)をとりうることを定めている。

第 条は制度の有効期間に関する定めで、本制度が2006年2月20日グリニッジ標準時正午以降に発生するすべての事故に適用され、現行の国際補償制度に実質的かつ重要な変更がない限り継続される旨を定めた条項である。また、もはやその実施が不可能と思わしめる一定の状況下での協定の終了に関する規定もある。各クラブは、TOPIAの終了を決定する前に、それについて追加基金と協議することに合意している。

第 条には、加盟船主の制度からの脱退、およびその条件が定められている。しかし該当船舶の所有者は、油濁危険に関するクラブの保険担保を損わずにTOPIAから脱退することは通常はできない。

第XI条は、制度のもとでの追加基金の法的権利、および直接請求に関し1992年基金との間で補助協定を結ぶ国際グループの権限を定めている。各クラブはCLC92と同様の直接責任を負うことに同意している。

最後に協定は第XII条で、それが英国法に準拠すること、およびそのもとでの紛争はすべて英国高等法院が専属管轄権を有することを定めている。

## 2006年タンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006)

### 序文

この協定の当事者は、ここで規定される加盟船主である。

加盟船主は、1992年民事責任・基金両条約により確立された、船舶からの油濁に関する国際補償制度の成功を認め、今後もこの制度がこれまで通り確実に社会のニーズに応じるため、これを随時改正・補足してゆくべきことを認識している。

1992年基金条約を補足する議定書が採択され、それにより議定書加盟諸国では汚染損害に対し追加基金による追加補償の支払いが定められることになった。当事者は現行の(ただし議定書により補足された)補償制度の継続を促すことを目指し、議定書ができるだけ広く批准されることを願っている。

議定書による油受取人側の潜在的負担増に照らし、加盟船主は、以下に述べる制度を構築し、それによりタンカーの加盟船主は、議定書のもとでの汚染損害に対する賠償責任の50%を追加基金に対して補償することに同意する。

この補償は、テロ・リスクに対し船主が手配できる保険担保に制限があることから、同リスクによって引き起こされる汚染損害に関しては制限がある。

この協定は、法的関係の創出を意図するものであり、さらに相互的約束に照らし、各加盟船舶の所有者は以下につき相互に合意済みであり、またこれに同意するものである。

### 第 I 条 定義

- (A) 以下の用語は責任条約第 条におけるものと同じ意味を持つものとする。  
「事故」「油」「所有者」「者」「汚染損害」「防止措置」「船舶」。
- (B) 「1992年基金」とは、1992年基金条約に従って設立された1992年国際油濁補償基金をいう。
- (C) 「1992年基金条約」とは、「1992年の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」、および随時なされる改正・補足のいずれか、あるいはその双方、およびそれらを実施する国内法制度のすべてをいう。
- (D) 「クラブ」とは、国際グループのP&Iクラブをいい、「船主のクラブ」とはその者の所有する「該当船舶」が付保されるか、あるいはその者が保険の申し込みをするクラブをいう。「その者のクラブ」「クラブ関係者」および類似の表現は同様に解釈されるものとする。
- (E) 「加盟船舶」とは、制度が適用される船舶をいい、「加盟」もそれに応じて解釈されるものとする。
- (F) 「補償」とは、本協定第 条のもとで支払われる補償金をいう。
- (G) 「保険」「担保される」および関連する表現は油濁危険に対するP&I担保をいう。

- (H) 「国際グループ」とは、P&Iクラブの国際グループをいう。
- (I) 「責任条約」とは、「1992年の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」、および随時なされる改正、およびそれらを実施する国内法制度のすべてをいう。
- (J) 「加盟船主」とは、当事者である加盟船舶の船主をいう。
- (K) 「当事者」とは、本協定の当事者をいう。
- (L) 「議定書」とは、1992年基金条約を補足する2003年議定書、およびこれを実施する国内法制度のすべてをいう。さらに「議定国」とは、同議定書が有効な国家をいう。
- (M) 「求償終了通知」は第V条(C)で述べられる意味を持つ。
- (N) 「該当船舶」は第 条(B)で述べられる意味を持つ。
- (O) 「制度」とは、本協定により定められる「2006年タンカー油濁補償協定」(TOPIA 2006)をいう。
- (P) 「追加基金」とは、議定書に定められた基金をいう。
- (Q) 「トン」とは、1969年国際屯数計測条約・付録 によるトン数計測規則に従い計算された総トン数をいい、「トン数」はそれに応じて解釈される。
- (R) 「計算単位」は「責任条約」第5条9で定められているものと同じ意味を持つ。

## 第Ⅱ条 総則

- (A) 本協定は、これを「2006年タンカー油濁補償協定」(TOPIA 2006)と称する。
- (B) 該当船舶の所有者は当事者となる資格を有し、ルールに従って同船舶を担保するクラブによりそうならしめられた時をもって当事者となる。

## 第Ⅲ条 TOPIA 2006制度

- (A) 本協定は、ここに定める条項に基づき追加基金に対する補償金の支払いに向け、TOPIAを成立せしめるために結ばれる。
- (B) 船舶は、以下を満たすことで制度に加盟する資格を有するものとする。
  - (1) クラブにより担保されること。および
  - (2) 国際グループのプール再保険機構を通して再保険されること。

このような船舶は本協定では「該当船舶」とされる。

- (C) 加盟船主の所有する該当船舶は、前述の第 条(B)に従って、この協定の当事者となることにより、自動的に制度に加盟する。
- (D) 船舶は、前述のプール再保険機構とは別に再保険されることの故をもって該当船舶とならぬ場合であっても、船主とその加入クラブ間の合意書により該当船舶とみなし得る。

- (E) 該当船舶がひとたび制度に加盟すれば、その加盟は以下の状況になるまで継続するものとする。
- (1) (トン数の再計測や、上記第 条(B)でいう保険または再保険の終了により)該当船舶でなくなる。  
または
  - (2) 加盟船主の所有でなくなる。または
  - (3) 加盟船主が第 条に従ってこの協定から脱退すること。

#### 第IV条 追加基金への補償

- (A) 加盟船舶が汚染損害事故を起こし、それについて(i)責任条約のもとで当該船舶の加盟船主が責任を負い、さらに(ii)議定書のもとで追加基金が補償を支払ったか支払うことになれば、当該船主は、本条項に従って算出される金額につき追加基金に対し、これを補償する。
- (B) 補償は以下については支払われない。
- (1) 責任条約第3条3のもとで加盟船主が責任を免れ、さらに議定書のもとで追加基金が支払うべきものとされるすべての防止措置費用。
  - (2) 加盟船主ではなく、追加基金自らが背負い込んだ責任によるその他一切の汚染損害。
- (C) 加盟船主が追加基金に支払う補償の金額は、事故による汚染損害につき同基金が支払ったか支払うことになる賠償金の50%とする。
- (D) 本協定のもとでの補償の支払い責任は、当該事故について追加基金から回収し得べき金額に対する加盟船主またはクラブの権利に影響を与えることはなく、それがそれぞれの権利、代位、譲渡その他のいずれによるかを問わない。疑問が生ぜぬよう述べると、そのような金額はすべて上記第 条(C)で述べる補償に含まれる。
- (E) 追加基金と他に合意せぬ限り、
- (1) 加盟船主から補償を受ける追加基金の権利は、同基金が下記第 条(C)で定義する求償終了通知を出した時に生じる。
  - (2) (求償終了通知を出す)以前において追加基金は、同基金が予想する補償金額と等しいと考える補償につき加盟船主から一度あるいは数度の内金払いを受ける権利を持つ。
  - (3) 本協定のもとで追加基金が受け取る権利を持つあらゆる金銭の支払いは、議定書第10条および

第12条に従い、当該事故につき徴収されるべき拠出金の支払いと同時に行われるものとする。

- (F) (1) 上記第 条(E)で定める内金の支払いは次の条件のもとで行われる。
- (i) 支払いは、追加基金により当該事故についての補償にのみ関連する特別勘定の貸方に記入される。
  - (ii) 追加基金による補償の支払いをすべて終えた後、加盟船主による支払い分に余剰金があれば、それはすべて加盟船主に返済される。さらに
  - (iii) 余剰金が第三者への求償による回収金であれば、同金額は下記第V条に従って加盟船主勘定として貸方に記入される。
- (2) 本第 条(F)の定めは、追加基金が、本協定のもとで自ら受け取った金銭を、当該事故から生じる補償請求への支払いにあてることを妨げるものではない。また同規定は、追加基金による、そのような金銭(あるいはその差額)の別の銀行口座での保管、あるいは同基金の他の資産と分離した投資を求めない。
- (3) 追加基金への反対の通知がない限り、加盟船主の保険者たるクラブは、同船主を代理して本条のもとでの返済を受ける権限を持つものとみなされる。
- (G) 本協定のもとでは、テロ行為により引き起こされた汚染損害に関して追加基金の支払った金額に対する補償は支払われない。ただしそのような金額は、それが事故当時に有効な保険または再保険で担保される場合は、その範囲において支払われる。本条項の定めは、責任条約第3条2のもとで船主の責任が免除されると否とを問わず適用されるものとする。
- (H) ある行為がテロ行為であるか否かにつき論争が生じた場合、本協定のもとでの加盟船主による補償は、いかなる場合も、同船主に対する補償責任を同船主のクラブが受け入れるか、またはこれを認めることを条件とする。

#### **第V条 第三者に対する求償**

- (A) 追加基金による第三者に対する求償訴訟を行うべきか否かに関する、また、そのような訴訟の追行に関する決定は、示談を含み同基金の絶対的裁量による。
- (B) 上記第 条(A)の規定を損なうことなく、
- (1) この協定による加盟船主の支払いは、補償(あるいはその内金)として支払われた金額につき、追加基金が第三者に対して有する求償権を同船主が代位することを条件にして行われるが、その範囲は、協定のもとでのそのような第三者からの回収金に対する同船主の持ち分までとする。



- (2) 追加基金は、すべての求償訴訟につき、現実のあるいは潜在的なクレイマントである加盟船主とクラブのいずれか、あるいはその双方と協議することができる。
- (3) 本協定のいかなる定めも、追加基金、船主およびクラブが、そのような訴訟の費用分担や回収金の配分などにつき特定の事案において適当と思われる、訴訟に関する取り決めをなすことを妨げるものではない。
- (C) 本協定の目的のため、求償終了通知とは、事故に関し追加基金により第三者に対して提起された、あるいは予定された求償訴訟がすべて最終決着に至ったことの加盟船主への通知である。このような決着には、求償訴訟を行わぬこと、あるいはすでに提起されたそのような訴訟を中止すること、に関する追加基金による決定も含まれる。
- (D) 加盟船主による支払いは以下の条件に従う。
- (1) 追加基金が第三者に対し求償訴訟を提起することを決めた場合、他に合意のない限り、同基金は次のいずれかの措置をとる。すなわち(a)本協定のもとで加盟船主の支払った金額を控除せず、同基金の支払った補償(全額)の回収を求めるか、または(b)要求があれば、下記第 条(D)(2)に述べる書類を作成する。
- (2) 追加基金が事故に関し第三者に対する求償訴訟を提起せぬ(あるいはすでに始めた訴訟を中止する)ことを決めた場合、同基金は要求があれば必要な書類を作成するが、それは代位、譲渡その他により、同基金が第三者に対して持ち得る求償権を加盟船主とクラブのいずれか、またはその双方に移転するために必要な書類であるものとし、その範囲は、本協定のもとで加盟船主とクラブのいずれか、またはその双方の第三者からの回収金に対する持ち分までとする。
- (3) 加盟船主による支払いを受けた後に追加基金が第三者から何らかの回収をすれば、(回収のために要した費用を控除した後の正味の)回収金のうち50%を同基金が保有し、残る50%は同基金より加盟船主に支払われるものとする。
- (E) 反対の通知が追加基金に対し出されぬ限り、加盟船主の保険者たるクラブは、同船主を代理して以下を行う権限をもつものとみなされる。すなわち上記第 条(C)による通知を受けること、同(D)のもとで加盟船主に支払われるべき金額を受け取ること、そして第 条の運用に関するその他すべての事柄について同意すること、である。

## 第VI条 手続きおよび雑則

本協定のもとで補償を受ける追加基金の権利は、汚染損害の発生日から4年以内に訴訟が提起されぬ限り消滅するものとする。しかし、いかなる場合も損害の原因となった事故の発生日から7年を経過した後は、いかなる訴訟も提起できない。事故が一連の出来事からなる場合、この7年は最初の出来事の発生日から起算するもの

とする。

#### 第七条 改正

- (A) 本協定は、加盟船主すべての代理人として国際グループにより随時改正することができる。そのような改正のいかなるものも、国際グループから追加基金への文書による通知が出された日から3ヵ月後に発効する。
- (B) 各加盟船主は、次の場合、自らに代わり国際グループが本協定の改正に同意する権限を有することを認める。
  - (1) 自らのクラブが、その様な権限を(国際グループに)付与し、かつ
  - (2) 自らのクラブが、クラブ・ルール変更の手続きと同様の手続きにより、その改正を承認した場合。
- (C) 下記第 条(A)の定めに従い、本協定のいかなる改正も、その様な改正の発効日前に生じたあらゆる事故に関する権利と義務に影響を及ぼすものではない。

#### 第八条 見直し

- (A) 2016年の間に、2016年2月20日までの10年間の汚染損害クレームの見直しを行うものとする。その目的は、(1)2006年2月20日以降の同期間中に、責任条約、1992年基金条約、議定書のいずれか、あるいはそれらすべてに関する汚染損害クレームの総額につき、船主側と油受取人側の各概算負担率を確認し、さらに(2)本協定の効率、運用および実績を検討することである。その後の見直しは5年ごとに行われる。
- (B) 本条のもとでの見直しには、油受取人側の代表と、1992年基金および追加基金の各事務局代表が顧問資格で招かれる。この見直しにつき加盟船主は、国際グループに対し、自らに代わってこの作業を行う権限を付与する。
- (C) 本条のもとでの見直しの結果、船主側か油受取人側のいずれか一方の負担が上記第 条(A)で述べる2006年2月20日以降10年間のクレーム総額の60%を超えることが明らかになれば、当該費用の金銭負担につきおよそ等しい分担割合が保てるよう調整措置がとられるべきこととする。
- (D) この調整措置は次を含む。
  - (1) 本協定を、そのもとで支払われる補償の増額または減額を定めるべく改正すること。
  - (2) 本協定を、その効率、運用および実績を改善すべく改正すること。
  - (3) 船主側と油受取人側の間で、油濁の費用分担に関する別の合意契約を結ぶか、またはそのような

契約を改正すること。および

- (4) その他で、分担割合をおよそ等しく保つために適当と考えられる措置あるいは施策を講じること。
- (E) 本条のもとでの見直しの結果、船主側か油受取人側のいずれか一方の負担が、第 条(A)で述べるクレーム総額の60%を超えずとも、55%を超えることが明らかになれば、上述の措置が講じられることがある(必須要件ではない)。

## 第Ⅸ条 期間と終了

- (A) 本協定は、2006年2月20日グリニッジ標準時正午以降に発生する事故に適用されるものとする。
- (B) 以下の定めに従ってそれ以前に終了せぬ限り、本協定は、責任条約、1992年基金条約および議定書によって確立された補償制度に実質的かつ重要な変更をもたらす国際的な法律文書が発効するまで効力を有するものとする。
- (C) 各加盟船主は、次の場合、自らに代わり国際グループが本協定を終了する権限を有することに同意する。
  - (1) 諸クラブが、本協定による加盟船主の補償支払い責任に対する保険担保を中止した場合。あるいは
  - (2) 本協定の実施が、特定の国家あるいは諸国で違法となる場合(この場合、本協定はそのような国家あるいは諸国では終了するが、その他の国々では引き続き効力を有する)。あるいは
  - (3) 国際グループの再保険者が、本協定で定められる補償責任に対する十分な担保の提供を止め、同一リスクに対するそれまでと同様な担保が世界の保険市場において適当な条件で手配できなくなる場合。あるいは
  - (4) 国際グループが解散する場合。あるいは
  - (5) 本協定の実施を妨げるでき事や状況があり、それが加盟船主の合理的な予想を超えるため、終了がクラブによって認められ(さらにクラブが自らのルール変更のための手続きと同様の手続きによって協定の終了を承認し)た場合。
- (D) 本協定の終了は、国際グループから追加基金への文書によるその旨の通知があった日から3ヵ月を経過する迄発効しない。
- (E) 本協定の終了は、終了日以前に発生した事故に関する権利と義務には影響を及ぼさぬものとする。

## 第X条 脱退

- (A) 加盟船主は次の場合に本協定から脱退できる。
- (1) 文書で少なくとも3ヵ月前の脱退通知を自らのクラブに出すこと。または
  - (2) 本協定が改正されること。ただし常に
    - (i) 加盟船主は、加入メンバーに改正の承認を求めた自らのクラブに対し反対票を投じる権利を行使していること。かつ
    - (ii) 加盟船主は、加入メンバーによる改正承認の日から60日以内にクラブへ文書による脱退通知を出すこと。かつ
    - (iii) そのような脱退は、改正の発効日、あるいはクラブが加盟船主の脱退通知を受け取った日、のいずれか遅い日をもって同時に効力を発する。
- (B) 加盟船主は、自らが該当船舶のうちの特定船舶について所有者でなくなれば、その船舶に限り直ちに本協定から脱退したものとみなされ、同船主あるいはクラブは、追加基金に対し文書で同船舶の所有者でなくなった旨の通知を出すものとする。
- (C) 本協定から脱退した加盟船主は、その脱退が効力を生じた日以降、協定のもとの責任は一切負わぬものとする。ただし常に、脱退は、その日以前に発生したあらゆる事故についての権利や義務に影響を及ぼすものではない。

## 第XI条 追加基金の法的権利

- (A) 追加基金は、本協定の当事者ではないが、本協定による補償につき法的に強制可能な権利を享受することが意図され、従ってその有し得る一切の請求権に関し自己の名において加盟船主に対する訴訟を提起する権利を有するものとする。そのような訴訟は本協定の解釈、有効性と実施のいずれか、あるいはそれらのすべてに関する問題に決着をつけるための、追加基金による加盟船主に対する訴訟を含み得る。
- (B) 上記第XI条(A)および第VII条(A)にかかわらず、本協定の諸条件に従ってなされたあらゆる改正、終了、脱退も追加基金の同意を必要としない。
- (C) 本協定の当事者は、加盟船舶(あるいは前加盟船舶)に関する本協定のもとの補償請求、または本協定の解釈、有効性と実施のいずれか、あるいはそれらすべてに関する問題に決着をつけるための訴訟

を、事故当時の加入クラブに直接提起するための条件につき、追加基金との間で合意する権限を国際グループに与える。当事者はまた、追加基金が加盟船舶に関する請求につきクラブに対し強制執行を目的とした訴訟を提起した場合、クラブがそのような訴訟に加盟船主の参加を求め得ることに同意する。

#### **第Ⅳ条 準拠法と裁判管轄**

本協定のもとでのすべての紛争は、英国法を準拠法とし、英国高等法院がそれについての専属管轄権を有するものとする。

**推奨されるSTOPIA 2006 用船契約条項 (29,548gt以下のタンカー用)**

船主は、常に下記を条件として、自らが「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)に加盟し、さらに本用船期間を通して同協定への加盟を継続することを保証する。

- i) 本船がSTOPIA 2006 第 条で定められた「該当船舶」であり、またその状態を継続すること。
- ii) STOPIA 2006が同協定第 条に従って終了せぬこと。』

**推奨されるTOPIA用船契約条項 (すべてのタンカー用)**

船主は、常に下記を条件として、自らが「加盟船主」であり、本船が「2006年タンカー油濁補償協定」(TOPIA 2006)に加盟し、さらに本用船期間を通して同協定への加盟を継続することを保証する。

- i) 本船がTOPIA 2006 第 条で定められた「該当船舶」であり、またその状態を継続すること。
- ii) TOPIA 2006 が同協定第 条に従って終了せぬこと。』

以上