

組合員の皆さま

2017年2月28日

2006年 STOPIA（2017年改正）および2006年 TOPIA（2017年改正） – 2017年改正について

背景

小型タンカー油濁補償協定（STOPIA）とタンカー油濁補償協定（TOPIA）は、成果を上げている国際油濁補償制度の確実な継続を望む国際グループ（IG）加盟クラブ加入船主の意向を受けて2006年に締結されたものです（併せて両協定と呼ぶ）。特に当時は、タンカーからの持続性油流出への対応費用について、船主と油受取人がより公平に負担すべきとの意向がありました。

2006年 STOPIA は、29,548gt 未満のタンカーからの油濁事故について、油濁民事責任条約に関する1992年議定書（1992 CLC）に定められた責任限度額の金銭的影響を調整することを目的に同議定書に基づいて設立された基金（1992 CLC Fund）に対し、船主が支払いを行うことを規定しています。また、2006年 TOPIA は、29,548gt 超のタンカーが引き起こした油濁損害に関し、2003年追加基金議定書に基づいて賠償を行った2003年追加基金（2003 Supplementary Fund）に対し、その賠償額の50%を船主が支払う旨を規定しています。

これまで、STOPIA の発動ケースは1件のみで、TOPIA 発動ケースはありません（2003年追加基金が発動したケースはないため）。

両協定には同一の検証条項があり、これらは2006年2月20日（両協定発効日）から2016年2月20日までの期間の1992 CLC および1992 CLC Fund のクレームデータを検証する旨を規定しています。

STOPIA と TOPIA の検証について

IG は、1992 Fund 事務局および石油会社国際海事評議会（OCIMF）（荷主側を代表）の参加を得て、2016年初めからこの検証を開始しました。

検証の結果、当該期間に船主側が支払ったクレーム合計額は荷主側が支払ったクレーム合計額を大幅に上回ることが判明しました。両協定には、こうした負担額の不均衡が生じた場合、両者で調整するための条文が含まれています。しかし、船主を代表する関連団体（国際海運会議所(ICS) および Intertanko）と協議した結果、IG は、負担額を調整するために両協定が定めている手段を実施しないことを決定しました。IG では、“Hebei Spirit”のケースで1992 Fund が支払うことになる合計金額は、今期に収集されたデータに全面的に反映されているわけではなく、次の10年間の検証に含まれると認識しました。当該ケースの支払額を考慮に入れると、両者の負担額はより均衡してくると予想されます。ただし、IG は将来の検証により不均衡が明らかになった場合、両協定に基づいて手段を講じることを検討する権利を留保しています。

STOPIA と TOPIA の改正

今回の検証では両協定に関し、将来の制裁に関する条文を導入すること、および今後の検証の対象期間と方法を変更することが合意されました。改正の目的は次の通りです。

- 1) 船主および保険者の支払いが制裁措置の対象となり実施できなくなるような法律が制定され、その結果、船主および IG 加盟クラブがやむを得ず 1992 Fund や 2003 年追加基金に対して支払いを行えない場合、船主と IG 加盟クラブを保護すること。
- 2) 今後の検証では、クレームデータの対象期間を 5 年（現行の両協定の規定）ではなく当初の検証期間の 10 年に一致させること。
- 3) 今後の検証では、当該検証期間のクレームデータだけではなく、過去のすべての検証期間に収集した累積データを検証すること。

改正された両協定は本回覧に添付しており、名称は「2006 年 STOPIA (2017 年改正)」および「2006 年 TOPIA (2017 年改正)」に変更されています。

国際グループの全加盟クラブが同様の回覧を発行しています。

以上



Jeremy Grose
Chief Executive
Charles Taylor & Co Limited

Direct Line: +44 20 3320 8835
E-mail: jeremy.grose@ctplc.com

添付資料あり

(本回覧は、英文クラブ回覧を組合員各位の便宜のために日本語に仮訳したものです)