

1992年8月



The Britannia Steam Ship
Insurance Association Limited

クラス3 (P&I)メンバー各位

1990年米国油濁法 (OPA90) - 現状 (United States Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) – Update)

OPA90には時にクラブに関係があり重要な分野が四つある。このサーキュラーでは、これら分野での連邦規則の現状をお伝え申し上げる。

賠償資力証明書(COFR)

COFRに関する規則制定発議通知(NPRM)に対する意見提出の期限は1992年2月に満了した。P&Iクラブ国際グループ(「グループ」)は意見を提出し、長らく主張してきたその立場、すなわちOPA90のもと要求されるようなCOFRは提供できぬという立場の不変であることを明らかにした。他の保険団体も同様にCOFRの提供を拒否し、NPRMに規定された「自家保険」条項を満足させ得る船主はほとんどいない模様である。従って、米国コースト・ガード(USCG)は、NPRMで提案された規則は現在の形では恐らく実施不可能なことを承知している。(しかし)今のところ他に方法は見つかっていない。

今のところ船主は、旧Federal Clean Water Actのもとで発行されたUSCG証書を取得していれば本船を米国に配船できるが、この証書は連邦の清掃費用に関してのみ1総トン当たり150ドルまでの賠償資力を証明するものである。クラブはこれからもこの証書の裏付けとなる保険担保の証明を提供してゆくが、このような状況に近い将来変わるものとは考えていない。

このCOFRに関する規則は米国へ配船される300総トン以上の(タンカーに限らず)すべての船舶に適用されることにご注意いただきたい。

不測事態対応計画

クラブは1992年2月にこの問題に関してサーキュラーを発行したが、それ以降かなりの進展があった。第一に、マネジャーは6月に米国で同国全主要港のコレスポンデントの代表を集めてセミナーを開いた。参加者は特に油濁に関して選ばれたコレスポンデントであって、必ずしもクラブの名簿に載せるコレスポンデントと同じではない。この「油濁コレスポンデント」の名簿をここに添付するが、彼ら全員が弁護士であることにお気づきであろう。弁護士を選んだのは、マネジャーの考えでは、油濁事故が起きればなるべく速やかに法的代理人を立てることがメンバーにとり極めて重要であるうえ、弁護士でなければ大型で複雑な油濁事故に対処するには無理があるからである。

[注：現行の油濁コレスポネントについては、クラブが毎年発行するコレスポネント名簿を参照いただきたい。]

油濁事故が即座にこれら油濁コレスポネントの対処に任せる手配がなされ、彼らは今後クラブのコレスポネント名簿に加えられることになる。

加えてクラブはある有力なノン・マリン分野専門の法律事務所をして油濁コレスポネントを米国全土にわたって支援せしめる態勢を整えた。OPA90が適用される大型で複雑な油濁事故に対処するのに必要な資源(情報・知識を含む)をコレスポネントが持ち合わせていない場合に備えるためである。この支援態勢は特に次の分野で必要となる。() 短時間で現地コレスポネントに必要な資源を補うことのできる適任者の選任 () 環境関係の法律がからむ諸問題 () 多くの州にまたがる膨大な訴訟を処理するための資源と専門的知識・技術 () 法的書類の作成を調整・統合する中心的役割。当クラブがこのような手配をしたのは、スペシャリストでありながら多くの場合小型の法律事務所でも何年にもわたってメンバーに優良なサービスを提供してきたところを引き続き活用することを望んだためである。

第二の進展は、USCGが**本船対応計画(VRP)に関するNPRM**を出したことだ。理論的には、USCGはOPA90のもと、この問題に関する最終規則を1992年8月18日までに出不さねばならない。すべての**タンカー船主**はアメリカへの配船を続けるためには1993年2月18日までに同規則に従った計画(VRP)を提出せねばならない。グループはこのNPRMに関する見解をその期限である1992年8月3日までにUSCGに提出することになっている。USCGが最終規則を出す前にどの程度NPRMを変更するか現段階でははっきりしない。USCGは1992年8月18日に最終規則を出すことは多分できないだろうが、残念ながらそれでもタンカー船主が1993年2月18日までにVRPを出さねばならぬ状況に変わりはない。マネジャーの見るところ、NPRMに示される規則に従うことは多くの船主にとり不可能ではないにしても実行困難であろう。その主な理由は次の通り。

1. VRPは本船上の対応に限定されていない。むしろ本船が配船されるであろう地域のそれぞれについて陸上側の清掃計画に関し細かい要求を含んでいる。船主がこのような計画を作るために必要な知識や情報を得て、(連邦、州、地域などの地理的)階層ごとにまったく未知の認定業者と契約を結ぶのは極めて困難である。
2. 各船主・運航者は、米国に本拠を置く「全権責任者」(qualified individual) を指名し、船主に代わってVRPを実行する無条件の権限を書面で与えなければならず、その権限には金銭的制限を付さず清掃とクレームの支払いにあたることのできることも含めなければならない。ここで生じる問題は、このような重大な個人的リスクを引き受けることを承知する適当な人を見付けることができるかどうかということのみならず、多くの会社にとって、ここで要求されるような権限を一個人に与えることは会社の権限外であるだろうことだ。
3. 各船主は対応措置のための組織体(たとえばOSRO-流出油除去組織-がその一)を、その活動のための財源を含めて明らかにしなければならない。船主がどのようにしてそのような組織体を備え得るのかははっきりしない。

4. USCGは、新たな国家不測事態対応計画(NCP)、地域不測事態対応計画(ACP)、または施設不測事態対応計画がそれぞれ発布される前にVRP規則を発布するとともに、その**強制的実施を発議**している。しかしVRPは本来NCPおよび適切なACPと矛盾のないものであらねばならないのである。
5. OPA90のもとでUSCGに課せられた大型油濁事故への対応のための管理・監督責任を、NPRMでは船主・運航者へ転嫁するように思われるが、船主・運航者にその責務を果たせる見込みはなく、その権限をも欠く。

クラブは法的かつ実務的な理由でVRPの作成や提出につきメンバーを援助できぬことにご注意いただきたい。さらに、クラブの油濁コレスポネントがメンバーに提供できるのは法的な援助に止まり、不測事態対応計画や清掃の管理・監督にまでは及ばない。

クラブは最終規則が判明し次第さらなる説明と助言をさしあげるつもりであり、特にクラブが提供する保険担保の範囲外となる分野について船主・運航者に何が求められるのか、その明確なガイドラインを用意できればと思う。

現時点での勧告

(タンカーに限らず)**すべての船舶が**、国際タンカー船主汚染防止連盟の勧告(IMOのガイドラインに一致)に従いつつ目的に適った(実地的な)本船対応計画書を備えることをお勧めする。追加規則を定める州については現地の船舶代理店が現時点で必要な対応手段につき助言してくれるであろう。

不測事態対応計画に関し全面的なサービスを提供できると称する組織は多い。しかし今のところタンカー船主・運航者が、NPRM下の規則を遵守できるようになるうえで助けとなるところが一社でもあるとは思えない。いずれにせよ、連邦施行規則の最終的な内容が明らかになるまでは、州レベルで必要となるものは除き、不測事態対応計画に関する契約は締結されぬようお勧めする。

天然資源損害査定(NRDA)

米国・国家海洋大気局(NOAA; NRDA施行規則の初期の開発の任にあたった連邦政府当局)はOPA90のこの点に関して規則制定発議繰り上げ通知(ANPRM)を出した。ANPRM中の問題への対処法は、あらゆる船舶から流出したすべての油に当てはまるものである。このANPRMは厳しい批判を受けたが、もし最終施行規則がANPRMで示された立場を反映したものとなるならば以下のような結果を招くであろう。

1. 船主・運航者は、油濁によって損害を受けた天然資源を修復する費用全額に対して有責となる。
2. 船主・運航者は油濁によるすべての環境「損害」に対しても有責となる。損害額は流出した油の量や種類、流出地域、さらには命を奪われたか奪われたと見なされる動物や生物の価額付き購入品目表をもとに算出されることになりそうである。

3. 加えて損害査定は、汚染地域が「完全に」修復されるまでに要する見積り期間と、その期間を通じて生じるであろう見積り「損失」についてなされることになる。そしてこれを一種の仮想評価法(訳注)によって行うという提案がなされている。本質的には、これは米国での住民投票によるもので、地域の資源に関し損害を受けた状態と受けなかった状態のそれぞれで価額をつけ、その差額に関係住民の人数を乗じて得た金額を損失「価額」とするものである。

こうした考え方には法的、経済的、科学的に数多くの欠陥があるばかりでなく、そうして出てくる「金銭的」価値は妥当性が疑わしい上に非常に高額で異議の申し立てが困難なものとなりそうである。クラブはこれに大きな懸念を抱いており、グループもNRDA規則に対する意見書の中で同様の懸念を表明している。

この問題領域のなり行きについては引き続きご報告してゆきたい。

連邦基金

OPA90では、米国港湾向け油に対する課徴金による10億ドルまでの連邦基金の設立が企図されていることはご存知のことと思う。この資金運営に関する施行規則の第一次案はまだ公にされていないが、USCGはこの基金をせいぜい短期間に限った資金調達手段としか見ておらず、基金からの支出分は全額船主・運航者から回収しようとするだろうから、この基金は船主に何ら利益や支出の減免をもたらさそうにない。

州の立法

沿岸諸州の多くで上述の事柄に対処する独自の法令を検討中であるかすでに施行中であることを各位は多分ご承知の筈である。現在アラスカ州のみが多くのタンカー船主・運航者の遵守することのできないと思われるCOFRとVRPの施行規則を定めている。

用船契約などの契約

用船契約その他の契約の交渉にあたり、将来の米国配船に際しCOFRやVRPのための要求事項に従うよう求められた場合にはくれぐれも用心なさるようご注意申し上げます。

現在のところ陸上側の不測事態対応計画に対する連邦政府の要求事項はない。不測事態対応計画に関して何らかの契約を結ぶのは最終規則を待ってからになされた方が良いでしょう。

進展状況は引き続きお伝え申し上げます。

以上

(訳注) 環境のような非市場財の経済的価値の計測法の一。仮想の財の仮想の取り引きを設定して行う。