

TOSHIN STUDY^{New 76}

東神油槽船株式会社 平成30年8月24日 BY安全管理室

〒103-0023 東京都中央区日本橋本町 4-5-14 入江ビル7階

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【CLC 証書について】

現在第八新水丸は、LGOまたはLCOという中間製品の輸送を中心に行っていますが、それに伴いCLC証書の発行が必要かどうかの確認を行いましたので、それについて説明します。

その前に、船舶事故に伴う賠償責任全体、次にCLC証書とは何か順を追って説明します。

【船舶事故の賠償の特殊性と賠償制度】

船舶が事故を起こした時の賠償責任については、様々な経緯がありますが、現代においては賠償責任の上限が国際的にも認められています。理由は、賠償を無制限にした場合、あまりに高額になる可能性があり、事故により船会社が倒産すれば、リスクを恐れて海運業全体が衰退し、物流に支障を来す可能性があるためです。そこで国際的に賠償の上限額を統一するため1957年に「海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」という条約が採択され、その後1976年に「海上債権についての責任の制限に関する条約(76LLMC)」に移行します。これに基づき日本では「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(船主責任制限法)」という国内法が商法の特別法として制定されています。物的損害のみと人的損害(旅客を除く)を含む場合で上限が変わりますが、例えば3,000GTの貨物船の場合、物的損害を伴う事故での現在の賠償上限額は、

$1,510,000\text{SDR} + 604\text{SDR} \times (\text{トン数} - 2,000)$ (注1)

という計算式が適用になります。ちなみにSDRとは国際通貨基金(IMF)からの「特別引き出し権」で、現在は主要通貨の加重平均を採用しています。最近の日本円レートは約153.5(¥/SDR)ですので、この計算式に当てはめると

約3億2,450万円 (注1)

が賠償額の上限となります。もちろん、この上限額を気にせず青天井で賠償



を行うことに制限はありませんが、逆に言えば損害額に応じてここまでの支払い義務はあるということになります。このような多額の賠償額に対応するために P&I 保険に加入しています。

(注1：1976年に同条約が締結されましたが、賠償額の見直しが何度か行われています。直近では2012年に行われ、それに併せて2015年に国内法が改正され賠償責任限度額が引き上げられています。算定式が違うので、アップ率もトン数によって違いますが、3,000GTの場合は約1.5倍になっています。また、国によっては新しい条約に批准せず、それ以前の条約のままの国もあります)

【そしてタンカー事故】

海上輸送が始まった頃は、いわゆる「個品輸送（容器に貨物を詰め込み、その容器を輸送する）」が主流でしたが、次第に船舶が大型化し、燃料に重油を使用するようになり、またタンカー等専用船化も進み、それに伴い海難が発生した時の陸上の被害も大きくなっていきます。そうしたなか1967年リベリア船籍の原油タンカー「トリー・キャニオン号」が、イギリス沖で座礁事故を起こし10万トンを超える原油が流出するという大事故が起きました。この事故は、さまざまな問題を提起するきっかけとなりましたが、その中で今回の主題に関するものを挙げると

①タンカー事故は、他の船舶に比べ重質油成分による環境被害が大きく、従前の法体系では、被害者の保証があまりにも低すぎる。

②油を運ぶことによって利益を受けている荷主に賠償責任がないのはおかしい

という意見でした。

【CLC・FC条約の採択】

上記背景を踏まえ、新しい条約を採択する動きが出ます。対象としては貨物油が、

①原油

②重油

③潤滑油

④与えられた条件で一定量以上揮発しない炭化水素油（詳細は後述します）

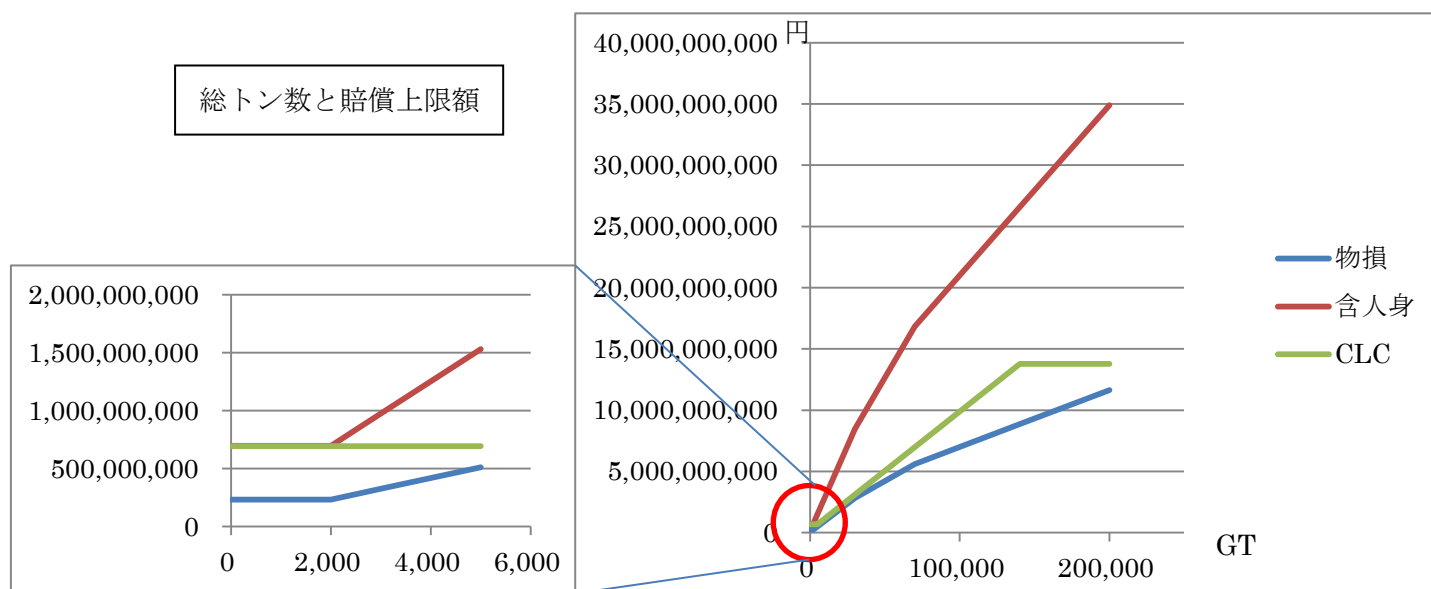
⑤鯨油（注：現在は対象から削除）

です。（本スタディ内ではこれらの油を総じて「黒油」と称します）

まず、黒油を輸送するタンカー船主の上乗せの補償義務について、1969年に

CLC 条約（注 2）が締結されました。それを受けて国内では「船舶油濁損害賠償補償法（油賠法）」が制定され、前述の船主責任制限法による物的損害の補償限度額より高額（注 3）の上限（3, 000GT の黒油タンカーで約 6 億 9, 230 万円）となっています。そして、2, 000GT 以上の黒油タンカー船主にはこの賠償額を補てんするための保険加入が義務付けられています。この保険加入を証明する書類が一般的に言われている「CLC 証書」というものです。

次に荷主に対してですが、1971 年に締結された FC 条約（注 4）により基金を創設して賠償費用を予めプールしており、タンカー事故による海洋汚染が発生して船主の賠償額だけでは足りない時に基金から補填されます。その上限については大規模な油濁事故が発生するたびに何度も見直され、現在では 2 億 300 万 SDR（約 3 億 1 千万円）の上限（注 5）となっています。なお、請求手続きの方法については同じ油賠法の中で規定されています。



(注 2 : CLC 条約 : 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 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage))

(注 3 : CLC 条約に基づく補填は、あくまでも海洋汚染等に係る損害賠償を補填するもので、人的損害については対象外です。)

(注 4 : FC 条約 : 油による汚染損害の補償のための国際基金設立に関する国際条約 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage))

(注 5 : 日本はいちばん新しい 1992 年の FC 条約に批准していますが、拠出金の関係等もあり、低い上限額である旧条約に批准している国もあります)

【LCO・LGO は黒油か？】

さて、本題に戻りますが、LCO・LGO について PI 保険に確認したところ、黒油には該当しないとのことでしたが、念の為にいろいろ調べてみました。黒油のうち、該当する可能性があるとすれば前述の「④与えられた条件で一定量以上揮発しない炭化水素油」で、具体的には「日本工業規格 K2254（注6）により試験したときに温度340度以下においてその体積の50%を超える量が流出しない炭化水素油」に該当するかどうか、ということになります。基礎資料としては LCO・LGO の MSDS（製品安全データシート）での確認となります（石油製品の MSDS は石油連盟で雛形を作っており、それを各社がアレンジして使用している）。それぞれの沸点、初留点及び沸騰範囲は同じで、150～400度となっています。これらを踏まえたうえで、コスモ石油の研究部に確認したところ、「試験温度が340度と沸騰範囲の中でもかなり高温側になっているので、50%以上揮発する可能性が高い」とのことでした。

その他、関係者からも様々な情報収集を行った結果、黒油には該当せず CLC 証書は必要ないことを再確認しました。

（注6：簡単に記述すると、常圧で試験体の温度を上げつつ、沸温や留出した量等を測定する方法）

【編集後記】

今年は本原稿作成時において、すでに台風20号が発生しています。8月までに台風が20も発生しているのは過去20年で最多となっています（8月までの平均発生数は13.8。ちなみに観測を開始してから年間発生数が最も多かったのは1967年の39となっています）。今年は残暑も厳しいかもしれません（気象庁の8～10月の予報では平年並みか高めの気温となっています）。荷役作業等に関して過酷な状況が続きますが、引き続き安全荷役・安全航海をお願いいたします。

