

令和5年5月31日

海事局 国際油濁補償基金対策室

国際油濁補償基金第27回臨時総会等の結果概要

～基金に関連するタンカー油濁事故の進捗の報告等が行われました～

令和5年5月23日（火）から25日（木）まで国際海事機関本部（ロンドン）で、国際油濁補償基金（IOPCF）第27回臨時総会等が開催されました。

今次会合では、基金に関連するタンカー油濁事故の進捗の報告及び議論等が行われました。

国際油濁補償基金（以下「基金」）とは、タンカーの事故により巨額の油濁損害が発生した場合に、被害者に対して補償を行うために設立された国際機関（本部：ロンドン）です。基金は、タンカーで運ばれた油を受け取る事業者（石油元売事業者等）が負担する拠出金により運営されており、日本は、インドに次ぐ2番目の拠出国となっています。

今次会合には、我が国から国土交通省、在英国日本国大使館、学識経験者、石油海事協会、（一社）日本船主協会、（公財）日本海事センター等の関係者が出席し、我が国意見の反映に努めました。

なお、今次会合は対面式で開催され、58か国が参加し、それぞれの議題で積極的な審議が行われました。

主な結果（詳細は別紙をご参照ください）

1. 基金に関連する事故

Bow Jubail号事案など、基金に関連する複数の油濁事故について、進捗の報告及び議論が行われました。我が国から事務局に対して、Bow Jubail号事案を受けて、類似の事案が起きることを避けるための標準手続の策定の検討の提案等を行いました。

2. 基金のリスク増加への対処

2022年12月より、一定価格以下のロシア産原油等について、P&I保険の付保を認めるオイル・プライス・キャップ制度が、日本を含むG7、EUにより開始されています。また、原油のタンカー輸送に関して、位置情報の改ざんや国際海域における船舶間の危険な原油積み替えオペレーションにより、原油流出のリスクが高まる事態が報告されており、基金の大きな懸念となっています。

我が国は、オイル・プライス・キャップ制度下における十分なP&I保険の付保の重要性を指摘するとともに、改めて加盟国に対して安全な海上輸送の確保を働きかけました。



<問合せ先>

海事局 国際油濁補償基金対策室 林、尾崎

代表 03-5253-8111（内線 43-266）

直通 03-5253-1545

国際油濁補償基金第 27 回臨時総会等の主な審議結果

1. 基金に関連する事故

Redfferm 号、Nesa R3 号、Agia Zoni II 号、Bow Jubail 号等過去の会合でも取り上げられた基金に関連する複数の油濁事故に加えて、2023 年 2 月末にフィリピンで発生した新規の油濁事故 (MT Princess Empress 号) について、進捗の報告が行われました。

当該事故に係る被害者への補償は、92CLC (※ 1) に基づき、責任限度額まで船主又は保険会社が支払うこととなっており、責任限度額を超えた額については、92FC (※ 2) に基づき、タンカーで運ばれた油を受け取る事業者が支払った拠出金をもとに基金が支払うこととなっています。

オランダの Bow Jubail 号事案について、船主は、貨物としての油の残留物がない状態であり、92CLC ではなく、バンカー条約 (※ 3) が適用される事案である旨主張していました。しかし、オランダの地方裁判所・控訴裁判所は、貨物としての油の残留物がない状態であったことを証明できていないことから、本件事案にバンカー条約ではなく 92CLC を適用する旨の判決を下していました。今次会合においては、オランダの最高裁判所が、上記裁判所の判決を支持する判決を下した旨、事務局より進捗の報告が行われました。

我が国からは、今後類似の事態に対して適切に対応するため、「残留物が船舶内にはない」ことに関する標準手続の策定の検討を提案するとともに、基金の早期からの訴訟手続への参加の重要性を指摘しました。その後、多くの加盟国から我が国の見解を支持する発言がなされ、標準手続の策定について事務局側での検討事項となりました。

※ 1 : 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

※ 2 : 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

※ 3 : 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

2. 基金のリスク増加への対処

2022 年 12 月より、オイル・プライス・キャップ制度が、日本を含む G7、EU により開始されています。

一方で、制裁を回避するための、いわゆる Dark Operation や Dark Fleet が引き続き散見されている旨、事務局より報告が行われました。

この Dark Operation や Dark Fleet による油濁事故は、油の流失源である船舶の特定が困難であり、出所不明の流出 (いわゆるミステリースピル) になる可能性があり、基金に関連する事案として 92CLC 及び 92FC が適用されることとなります。

我が国は、オイル・プライス・キャップ制度導入を受けて、本制度下における十分な P&I 保険の付保の重要性を指摘しました。また、油の流出源が特定されない場合、船舶所有者が行うべき補償を基金が肩代わりすることとなるため、我が国は上位拠出国としてこの問題を重視し、旗国、沿岸国並びに船舶管理会社及び保険会社が存在する国を含め、全ての加盟国に対して、改めて安全な海上輸送確保の働きかけを行いました。

以上