

令和6年5月10日

海事局 国際油濁補償基金対策室

国際油濁補償基金第28回臨時総会等の結果概要

～基金のリスク増加への対処に関する議論等が行われました～

令和6年4月29日（月）から5月1日（水）まで、国際海事機関本部（ロンドン）において、国際油濁補償基金（IOPCF）第28回臨時総会等が開催されました。今次会合では、基金のリスク増加への対処に関する議論等が行われました。

国際油濁補償基金（以下「基金」という。）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、日本は最大拠出国の1つです。

今次会合には60加盟国及びオブザーバーが参加し、我が国からは、国土交通省、在英日本国大使館、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ました。

主な結果（詳細は別紙のとおり）

1. 基金のリスク増加への対処

1-1. 無保険かつ安全でない船舶によるリスク

無保険や安全でない船舶による油濁事故が発生しています。船舶所有者に義務付けられている補償が履行されないことへの懸念が高まっており、基金の負担増加や国際油濁補償制度の正当性を損ないかねないリスクが高まっています。我が国は、関連条約の遵守や条約に適合した保険への加入を関係者に対して求めるとともに、事故関係者の特定等調査に関する内部手続や加盟国向けガイダンスの作成等を基金事務局長に求める内容の決議案の作成を提案しました。大多数の国から決議案の内容及び採択の必要性への賛同が得られ、次回総会において同内容の決議を採択することで一致しました。

1-2. 国際的な責任と補償体制に与える制裁の潜在的な影響

ロシア産原油等に関するオイル・プライス・キャップ制度を逃れるため、タンカーの位置情報（AIS）の改ざんや船舶間の危険な原油積替えオペレーションが増加しており、油濁事故リスクが高まっていることに関する問題意識が共有されました。

2. 基金に関連する事故

2024年2月にトリニダード・トバゴで発生した油濁事故を含め、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。



<問合せ先>

海事局 国際油濁補償基金対策室 宮島、尾崎

代表 03-5253-8111（内線 43-266/224）

直通 03-5253-8631

別紙 国際油濁補償基金第 28 回臨時総会等の主な審議結果

1. 基金のリスク増加への対処

1-1. 無保険かつ安全でない船舶によるリスク

92CLC（※1）及び92FC（※2）に基づく国際油濁補償制度では、タンカーからの油流出による油濁事故に係る被害者への補償は、92CLC に基づく責任限度額までは船舶所有者又は保険会社が支払い、責任限度額を超えた額については、タンカーで運ばれた油を受け取る事業者から徴収される拠出金をもとに、基金が支払うこととなっています。また、船舶所有者には、そのような補償を可能とする保険の付保が義務付けられています。

一方で、船舶所有者や保険会社が不明である場合や、保険内容が不十分である場合などには、船舶所有者等による被害者への補償が行われなかったこととなるため、船舶所有者等の責任限度額までの分も含めて、基金が補償を行うこととなります。

2024年2月にトリニダード・トバゴで発生した油濁事故は、事故船舶の所有者が特定されていません。この事案をはじめ、無保険又は不十分な保険が付された船舶や、関連条約で求められている安全要件・環境要件に適合していない船舶による油濁事故が発生しています。その結果、船舶所有者に義務付けられている補償が履行されない事態への懸念が高まっており、基金の負担増加や国際油濁補償制度の正当性を損ないかねないリスクが高まっています。

こうした状況を受け、我が国は、関連条約の遵守や条約に適合した保険への加入を関係者に対して求めるとともに、事故関係者の特定等調査に関する内部手続や加盟国向けガイダンスの作成等を基金事務局長に求める内容の決議案の作成を提案しました。

基金事務局より我が国提案に基づいた決議案が提出され、決議案の内容及び採択の必要性について大多数の国から賛同が得られました。決議案は、今後文言の精査を行い、2024年11月に予定されている次回総会において採択することで一致しました。

また、決議の採択を待たず、事務局は、基金監査委員会と協力し、内部手続や加盟国ガイダンスの作成を開始することとなりました。

※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

1-2. 国際的な責任と補償体制に与える制裁の潜在的な影響

2022年12月から、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及び有志国により開始されています。

他方で、同制度による制裁を逃れるため、タンカーの位置情報（AIS）の改ざんや国際海域における船舶間の危険な原油積替えオペレーションなどが行われています。このような行動をする‘Dark Fleet’などと呼ばれる船舶の増加により、油濁事故のリスクが高まっていることが事務局より報告されました。

Dark Fleetによる油濁事故は、適切な保険が付されていないことにより船主による補償がなされない事案となったり、油の流失源の船舶の特定が困難であることにより出所不明の油流出（いわゆるミステリースピル）事案となる可能性があり、そのような場合には、

92CLC 及び 92FC に基づいて、船舶所有者補償分も含めて基金による補償が行われる可能性があります。

我が国からは、油濁事故のリスクを高めている Dark Fleet の増加に対する懸念を表明し、全加盟国に対し、船舶の安全運航を確保するための関係条約の確実な履行を促しました。特に、同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、紅海におけるホーシー派による攻撃について、油濁事故のリスクを高めるものでもあり、船舶の自由かつ安全な航行を阻害するいかなる行為も許容できず、断固非難する旨を表明し、全加盟国に対し、2024 年 1 月に採択された国連安保理決議 2722 号に従い誠実に行動するよう求めました。

2. 基金に関連する事故

2024 年 2 月にトリニダード・トバゴで発生した油濁事故を含め、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。

トリニダード・トバゴにおける油濁事故について、現時点では事故船舶の所有者等が不明であるものの、92CLC 及び 92FC の対象事故と認定し、基金が被害者への補償を開始することが決定されました。

以上