

令和 6 年 11 月 15 日

海事局 国際油濁補償基金対策室

国際油濁補償基金第 29 回総会等の結果概要

～無保険及び安全でない船舶によるリスク対応のための 新たな決議及びガイダンスが採択されました～

令和 6 年 11 月 5 日（火）から 8 日（金）までの間、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 29 回総会等が開催されました。今次会合では、無保険及び安全でない船舶によるリスク対応のための新たな決議及びガイダンスが採択されました。

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、被害者に対して迅速に補償を行うために設けられています。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、日本は主要拠出国の 1 つです。

今次会合では 68 加盟国及びオブザーバー資格を有する国際機関・団体等が参加し、我が国からは、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応

1-1. 無保険及び安全でない船舶によるリスク

近年、無保険や安全でない船舶による油濁事故が散見されていることを受け、2024 年 4 月に開催された前回国合において、我が国より、関連条約の遵守や適切な保険加入を促すため、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求める決議案の作成を提案しました。今次会合において、改訂された決議案及び事務局で起草した加盟国向けガイダンスについて審議され、いずれも採択されました。

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制裁（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。

1-3. 紅海の商船攻撃による基金への影響

戦争、敵対行為等に起因する紅海での油流出について、基金事務局長より、92 年基金条約の免責事由に従い、基金は一切責任を負わないとの見解が示されました。

2. 基金に関連する事故・拠出

基金に関連する 15 件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。この内、2 つの事案について、基金による被害者への補償の開始が承認されました。また、3 つの事案の補償のため、加盟国の拠出者に拠出金を請求することが承認されました。



<問合せ先>

海事局 国際油濁補償基金対策室 日坂、尾崎

TEL 03-5253-8111（内線 43-224）、03-5253-8631（直通）

別紙 国際油濁補償基金第 29 回総会等の主な審議結果

1. 基金のリスク増加への対応

1-1. 無保険及び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、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の拠出金をもとに、基金が支払うこととなっています。一方で、船舶所有者や加入保険会社が不明又は保険内容が不十分である場合などには、船舶所有者等の責任限度額までの分も含めて、基金が被害者への補償を行うこととなります。

事故船舶の所有者が今現在も特定されていない 2024 年 2 月にトリニダード・トバゴで発生した油濁事故事案（Gulfstream 号）をはじめ、無保険又は十分な保険が付されていない船舶や、関連条約で求められている安全・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、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。

このような状況を受け、2024 年 4 月に開催された前回会合において、我が国より、関連条約の遵守や適切な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基金事務局の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。

今次会合においては、一部加盟国・団体等から提出された意見をもとに事務局にて改訂した決議案とともに、事務局が起草した加盟国向けガイダンスについて審議され、いずれも採択されました。

※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、一定価格を超えるロシア産原油等について P&I 保険の付保を認めないオイル・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。

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、様々な手段で制裁を回避しようする「Dark Fleet」の増加に懸念を表明し、「Dark Fleet」により危険な運航や油濁汚染事故のリスクが増加し、基金の負担が増大する可能性がある」と指摘しました。また、同制度下における十分な P&I 保険の付保の重要性や、全加盟国に対して関係条約に基づく義務の遵守を促しました。

1-3. 紅海の商船攻撃による基金への影響

基金事務局長による活動報告において、無保険及び安全でない船舶によるリスクに係わる議論に関連し、戦争行為や敵対行為等の結果として紅海で発生する可能性のある油流出事故についても言及がありました。基金が関与するためには加盟国が関与していなければならない、ジブチとイスラエルを除き、紅海に面している国は 92FC に加盟していないと述べた上で、92FC の免責事由に従い、戦争行為、敵対行為、内戦、暴動に起因する紅海での油流出について、基金は一切責任を負わないとの見解が示されました。

我が国からは、2024 年 8 月に紅海でホーシー派による攻撃を受けた Sounion 号に言及し、当該事案は、船舶の安全な航行に対する深刻な脅威であり、油濁汚染のリスクを高めているとして懸念を表明しました。また、92FC は基金に対し、戦争行為、敵対行為、内戦、暴動に起因する汚染損害の補償を規定していないという事務局長の主張に同意しつつ、基金が加盟国の油濁汚染に係わる被害者に対し補償金を支払う義務があるかどうかを決定するのは、油濁汚染の影響を受けた加盟国の司法機関（裁判所）であることも留意の上、事務局に対し、Sounion 号の事案を含め、ホーシー派の攻撃に関する事案を引き続き注視するよう要請しました。

2. 基金に関連する事故・拠出

基金に関連する 15 件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。

2024 年 4 月の前回会合以降の新規事案である Marine Honour 号事案（2024 年 6 月にシンガポールで発生）及び Terra Nova 号事案（2024 年 7 月にフィリピンで発生）の 2 件について、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等が決定されました。

また、Princess Empress 号事案（2023 年 2 月にフィリピンで発生）、Gulfstream 号事案（2024 年 2 月にトリニダード・トバゴで発生）、Marine Honour 号事案（2024 年 6 月にシンガポールで発生）の 3 件の被害補償のため、翌年に計 60 百万英ポンドの拠出金を加盟国の拠出者に請求する旨が承認されました。

以上