

令和 7 年 5 月 1 4 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 回臨時総会等の結果概要

～様々な油濁事故の進捗状況や国際的な責任と  
補償体制に与える制裁の潜在的な影響に関する議論等が行われました～

令和 7 年 4 月 29 日（火）から 5 月 1 日（木）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、基金に関連する油濁事故の進捗状況や国際的な責任と補償体制に与える制裁の潜在的な影響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、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 60 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. 基金に関連する事故

今次臨時総会では、基金に関連する 8 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。このうち、2024 年 12 月、黒海のケルチ海峡でロシア籍タンカー 2 隻が沈没・座礁したことによる事故については、ロシア連邦から正式な支援要請がなされておらず、IOPCF 事務局は未だ本事案の状況を十分に調査できていないことから、引き続き注視するとともに進展等について次回総会で報告することとなりました。また、トリニダード・トバゴの事故については、我が国より各加盟国に関連する決議・ガイダンスの遵守を呼びかけました。

### 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を逃れようとするタンカーにより、油濁事故リスクが懸念されていることに対し、欧州連合（EU）や英国によって追加制裁がなされたこと、国際海事機関（IMO）法律委員会においてこれらの船舶への対処方法を検討する作業部会を設置したこと等が事務局より共有されました。

### 3. 条約の見直し・改正について

基金最大拠出国のインドより、1992 年基金条約の見直し・改正を議論するよう IMO 法律委員会へ要請する提案が行われました。我が国より、条約の改正に伴う現行体制の維持が困難となるという懸念点や運用改善等によりできることを主張し、多数の参加国からの賛同を得たこともあり、インド提案は支持されませんでした。



&lt;問合せ先&gt;

海事局 国際油濁補償基金対策室 日坂、須志田、小本  
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 回臨時総会等の主な審議結果

### **1. 基金に関連する事故・抛出**

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。

2024 年 11 月の前回会合以降の新規事案として、黒海のケルチ海峡で発生したロシア籍タンカー 2 隻（Volgoneft 212 号及び Volgoneft 239 号）の沈没・座礁事案について、ロシア連邦より引き続き調査中であること、また、国際油濁補償基金に対する正式な補償申請を検討している旨報告されました。

今次会合においては、同国より正式な支援要請がなされておらず、IOPCF 事務局は未だ本事案の状況を十分に調査できていないことから、進展等について次回総会で報告されることとなりました。主要抛出国でもある我が国としては、基金の適切な運営に責任ある立場として、今後の動向を注視していきたいと考えております。

なお、昨年 11 月の総会において、無保険及び安全でない船舶のリスクに係わる決議及びそのような船舶が関係する油濁事故の周辺状況の調査に係わる加盟国向けガイダンスが採択されており、昨年 2 月発生したトリニダード・トバゴの事故（Gulfstream 号）においてバージ及びそのタグ船の船舶所有者等がまだ特定されていない状況等を鑑み、我が国より各加盟国に本決議・ガイダンスの遵守を呼びかけました。

### **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、日本を含む G7、EU 及び有志国により開始されている、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・キャップ制度等による制裁を逃れようとする「Dark Fleet」が関わる油濁事故のリスクが依然として懸念されていること、また、欧州連合（EU）や英国によるロシアの石油および石油製品のタンカーに対する追加制裁が発表された旨事務局より報告されました。

さらに、本年 3 月に開催された第 112 回 IMO 法律委員会において、旗国等が既に利用可能な規則・手段を明確化し、IMO 条約の不備の有無を確認する新たなアウトプットの策定に向けて、作業部会と通信部会が設置された旨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等により船主による補償がなされない事案となる可能性があり、そのような場合には、92CLC（※ 1）及び 92FC（※ 2）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、上記 IMO 法律委員会における進展とともに、主要抛出国として、92 年 CLC 第 7 条に基づく義務や IMO 回章 LEG. 1/Circ. 16（※ 3）に基づく事項を遵守するよう、引き続き各加盟国や関係業界に対して呼びかけました。

※ 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：保険証書受理における保険会社等の基準確認に関する指針

### **3. 条約の見直し・改正について**

基金最大拠出国のインドより、現行の国際油濁補償基金の枠組みに関する課題の指摘とともに、92FC の見直し・改正を議論するよう IMO 法律委員会への要請検討の提案が行われました。

我が国からは、同国の提案文書にある課題を共有しつつ、条約の改正に伴う現行体制の維持が困難となること等が懸念されることから、まずは現行条約制度の下で運用改善等によりできること（例、国際 P&I グループ以外の保険会社によるイニシアティブ等）をすべき旨を主張し、多数の参加国から賛同が得られました。

今次会合では、同国提案は支持されず、今後具体的な検討を行う場合には、条約改正の必要性が分かる詳細な提案や潜在的な影響の評価が提出されるべきことが指摘されました。

主要拠出国でもある我が国としては、基金の適切な運営に責任ある立場として、他の加盟国等と連携し、健全な議論が行われる環境作りを行っていきたいと考えております。

### **4. その他**

昨年総会において、ベルギー・ドイツ・オランダ・スウェーデンの4カ国より2025年の初夏にHNS条約批准に必要な措置が行われる旨表明されていたところ、ドイツより、国内事情により遺憾ながら批准プロセスが遅れている旨説明がありました。

－以上－