

令和 7 年 1 1 月 1 8 日

海事局 国際油濁補償基金対策室

国際油濁補償基金第 30 回総会等の結果概要

～基金関連事故の進捗や補償事項等に関する議論が行われました～

令和 7 年 11 月 4 日（火）から 11 月 7 日（金）までの間、国際海事機関（IMO）本部（ロンドン）において、国際油濁補償基金（IOPCF）第 30 回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無保険及び安全でない船舶によるリスクへの対応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。

なお、今次会合は、初めて対面およびオンラインによるハイブリッド方式で開催され、72 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・拠出

今次総会では、15 件の油濁事故について進捗報告及び議論が行われました。また、これらの内、3 つの事案に対する補償のため、拠出金を徴収することも承認されました。

2. 補償事項への対応

2-1. ガイダンス文書策定の進展

92 年民事責任条約（CLC）第 1 条第 1 項の「残留物が無い（no residues）」の解釈に係わる共通理解の確立を目的として、基金が発行する「船舶（Ships）の定義検討に関するガイダンス」において追記する脚注案の議論が行われ、MARPOL 条約附属書 I の要件を反映した事務局提案に基づき採択されました。

2-2. 無保険及び安全でない船舶のリスク

トルコより、加盟国に対して「信頼できる/評判の良い保険者」のリストを共有すること等を提案されました。議論の結果、本件は CLC に留まらず、バンカー条約など広範な影響を伴うことから、IMO で検討することが適切であるとされました。

3. 2010 年 HNS 条約について

ドイツより、最近の政権交代により必要となった内部協議を経て、近い将来に締約国となるための正式な手続きを準備中との報告がありました。また、ベルギー・オランダ・スウェーデンよりドイツと供に批准する準備があること等の発言があり、2027 年に条約発効する可能性がある等の報告がなされました。



<問合せ先>

海事局 国際油濁補償基金対策室 須志田、小本

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

別紙 国際油濁補償基金第 30 回総会等の主な審議結果

1. 基金に関連する事故・抛

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 12 月、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、ロシア連邦より海上及び陸上における緊急対応活動が継続中であること等が報告されました。

我が国より、未払いの油報告及び未払いの抛出国に関する措置（総会決議第 12 号）に則り、基金条約の加盟国において、抛出国を 2 年以上滞納している抛出国がいる場合、当該締約国の主権当局が提出した請求に対する支払いにあたり、不備が是正されるまで延期されると規定されており、本事案が該当することを指摘しました。また、昨年 11 月の会合で採択した無保険及び安全でない船舶のリスクに関する意識向上（総会決議第 14 号）において、関連する IMO 条約に定められた安全基準及び環境基準に著しく違反した船舶によって引き起こされた油濁事故への懸念とともに、このような違反を防ぐための適切な措置を講じるよう強く求められていることも踏まえ、全加盟国が決議を尊重し行動することを求め、多くの加盟国より賛意を得ました。

なお、Bow Jubail 号事案（2018 年 6 月にオランダで発生）、Princess Empress 号事案（2023 年 2 月にフィリピンで発生）、Marine Honour 号事案（2024 年 6 月にシンガポールで発生）の 3 件の事案において、被害補償のために設定されている基金残高の不足が見込まれることから、翌年に計 26.5 百万英ポンドの抛出国金を徴収する旨承認されました。

2. 補償事項への対応

2-1. ガイダンス文書策定の進展

Bow Jubail 号事案において、船主が貨物としての油の残留物が無い状態であったと主張したにもかかわらず、オランダの裁判所が本件事案に対し 92 CLC（※ 1）を適用する旨の判決を下したことを踏まえ、今後類似の事態に適切に対応するため、「残留物が船舶内にない」ことに関する標準手続の策定に向けた検討が行われてきました。

従前より我が国は、92CLC 第 1 条 1 項に規定される「残留物が無い（no residues）」ことについて、「タンクがオイルを輸送していない場合と本質的に同程度とみなされる汚染リスクまで十分に洗浄されていること」と同義と解釈されるべきであり、共通理解を確立すること、その上で洗浄方法に係わる共通慣行の確立を目指してきました。

基金が発行する船舶（Ships）の定義検討に関するガイダンス（Guidance for Member States, Consideration of the definition of ‘ship’）に追記される脚注案について、基金事務局より「残留物」は「実質的な汚染リスクを示す量の持続性油貨物の残渣」であるとの提案がなされ、今次会合で合意されました。

また、「残留物が船舶内にない」ことに関する標準手続については、関係業界からの提案や、それらを踏まえた基金事務局からのものについて議論されました。その結果、基金事務局からの提案に対し、国際海運会議所（ICS）からの修正提案を踏まえ、「MARPOL（※ 2）に基づき船長が連署した記入済みの油記録簿」をもって、「残留物が船舶内にな

い」ことの一応の証拠とする旨記載した脚注を採択しました。

採択した脚注については、基金事務局が改定するガイダンスに反映され、2025 年 12 月上旬頃までに基金事務局のウェブサイトで公開される予定です。

※ 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 : 1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書により改正された同条約

2-2. 無保険及び安全でない船舶のリスク

トルコで発生したコンテナ船の沈没事故等を踏まえ、「信頼できる／評判の良い保険会社」のリスト作成の要否や同様のリスクへの対応に関して議論等が行われました。議論の結果、本件は CLC に留まらず、バンカー条約（※ 3）等より広範な影響を伴う問題であり、IMO が対応するのが適切であるとされました。

我が国からは、賠償責任保険の問題について深刻に受け止めていること、不十分な保険や保険会社の非協力などの問題については、船主と荷主の間の財政負担のバランスを崩し、被害者に適切な補償を提供する国際補償制度の目的を損なうことを説明した上で、利害関係者が十分に理解し、また旗国の責務を果たして保険証書を適切に発行できるよう、関連する IMO ガイダンスの遵守等を求めました。また、保険会社の信頼性を評価するための可能な措置の検討を支援するため、日本の関連する経験を事務局と共有する準備がある旨報告しました。

※ 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

3. 2010 年 HNS 条約について

基金事務局より、HNS 条約の進捗状況について報告があり、2027 年に条約発効する可能性があることが報告されました。

今次会合において、ドイツより最近の同国内政権交代に伴う内部協議を経て、近い将来に締約国となるための必要な正式手続きを準備中であること、また、ベルギー・オランダ・スウェーデンの 3 カ国より、本条約に対するこれまでのコミットメントを改めて表明しドイツと共同で批准する準備がある旨などの報告がありました。