国際責任補償制度

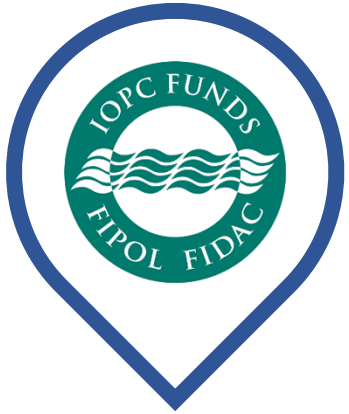
Gaute Sivertsen
国際油濁補償基金　事務局長
International Oil Pollution Compensation Funds

2025年2月18日

タンカーからの持続性油流出による汚染損害に対して
補償を提供

加盟国が管理する、加盟国にとって
一種の「保険会社」のような存在

国際油濁補償基金 –概要



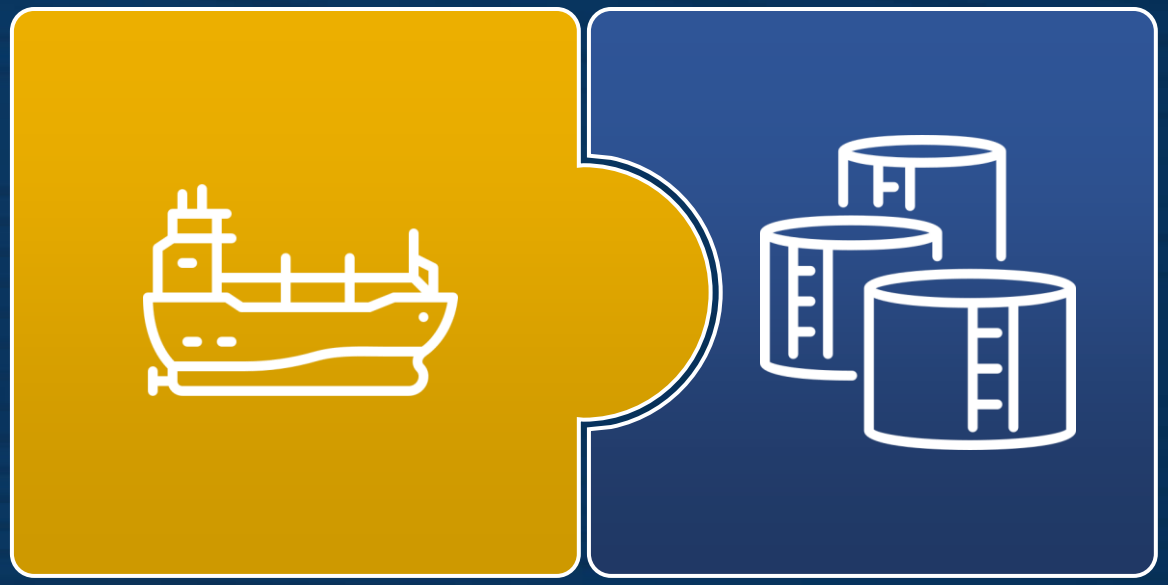
国際的な
政府間組織

本拠地はロンドン、
国際海事機関内

事務局は小規模
スタッフは
13カ国から26名

国際油濁補償基金 –概要

油流出の費用は**船主**と**石油業界**で分担

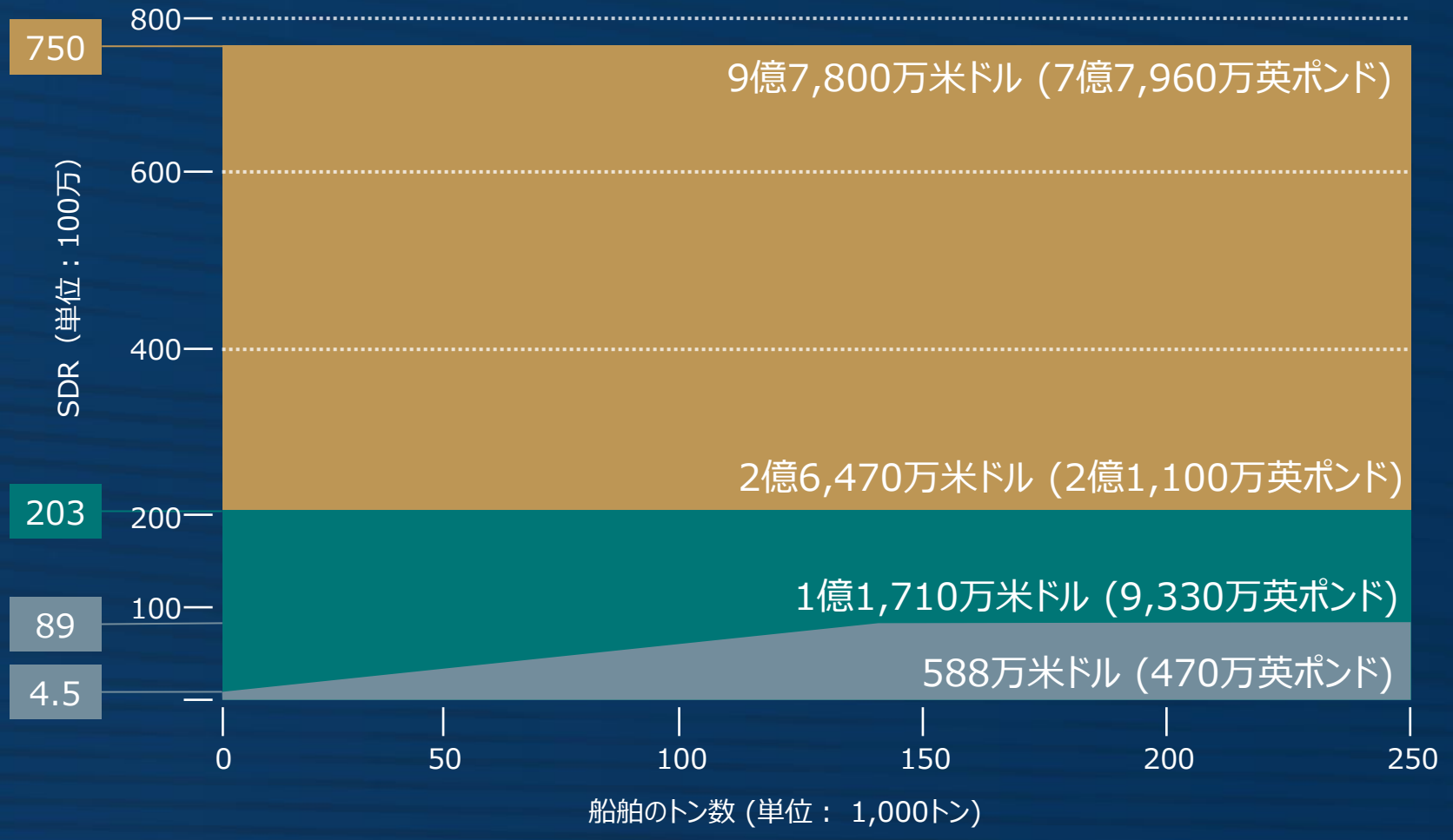


国際的な制度

基本原則

- 汚染損害の被害者に補償を提供
- 補償費用は、船主・保険会社と油受取人が分担
- 補償制度は一貫して均一に適用される
- すべての請求者は平等に扱われる

補償限度

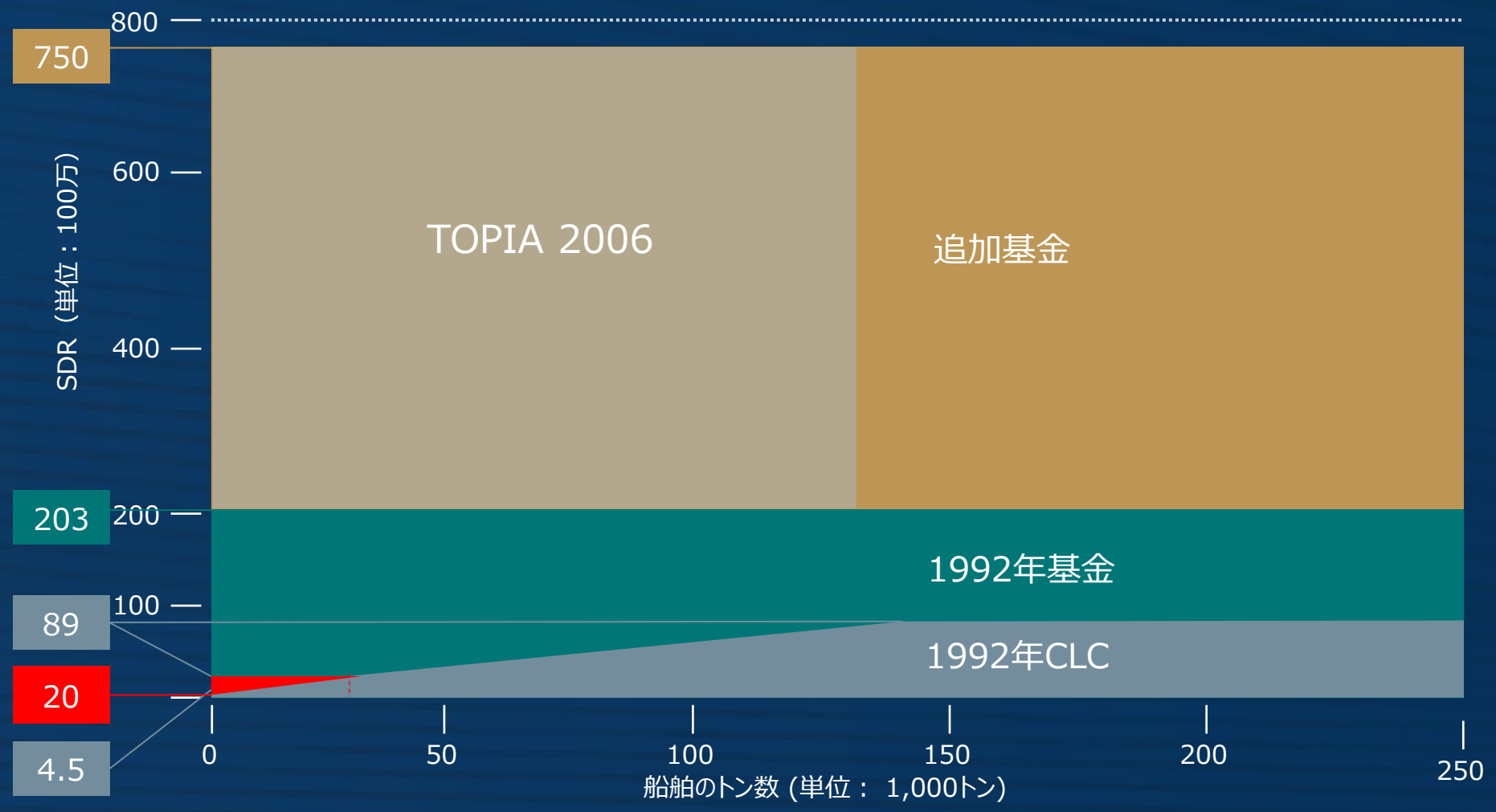


支払われる
補償額は?

2024年12月31日時点の交換レートによる

STOPIA と TOPIA

船主間の自主補償協定



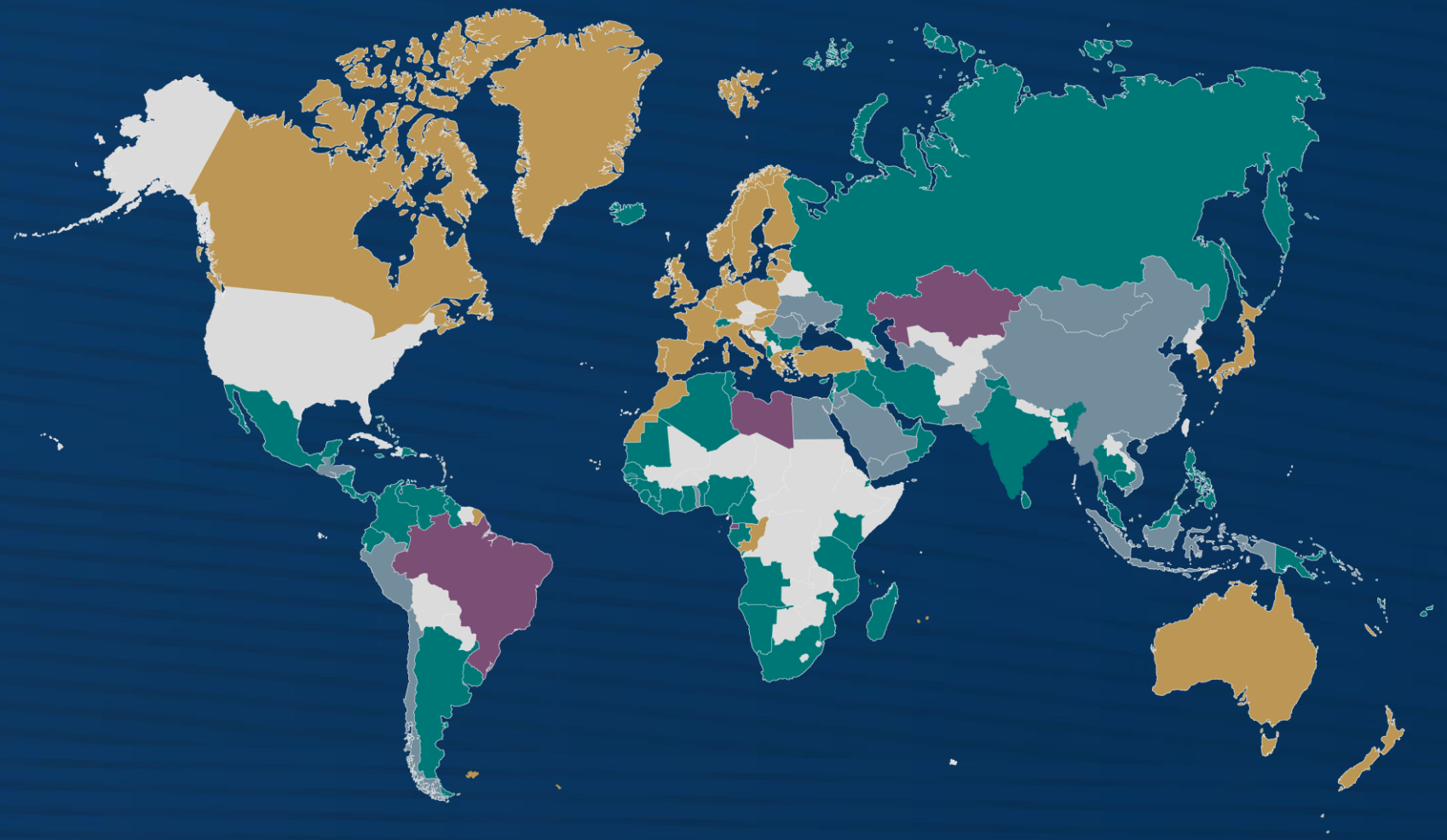
STOPIA
（小型タンカー油濁補償協定）

29, 548総トン以下の船舶

TOPIA
（タンカー油濁補償協定）

追加基金の補償額の50%

条約加盟国



追加基金
---
33 カ国

7億5,000万
SDR

1992年基金

122カ国

2億300万
SDR

1992年CLC

146カ国

8,900万
SDR

1969年CLC

32カ国

1,400万
SDR

拠出金の賦課

拠出金の計算方法

賦課総額
(英ポンド)

÷

全加盟国の受け取る
拠出油の総量
(トン)

=

受取油トン
当たりの金額
(英ポンド／トン)

各拠出者が受け取る
油の量
(トン)

×

トン当たりの金額
(英ポンド／トン)

=

その拠出者が
支払う金額4
(英ポンド)

総油量 (1992年基金)

2023年に受け取った拠出油

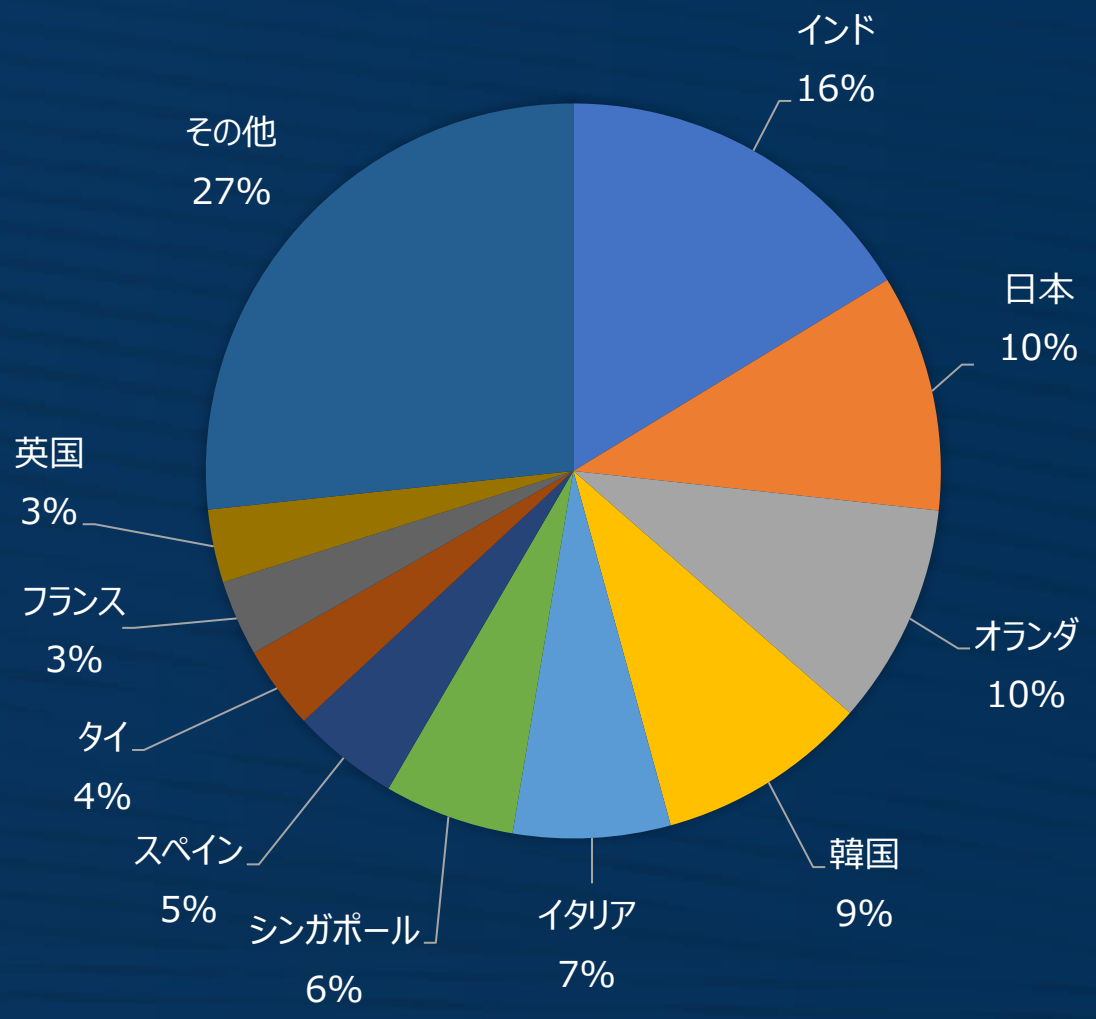
報告された総量:

1,477,890,040トン

10カ国で拠出油の73%を占める

42カ国は0トンと報告

21カ国は未報告



2024年12月31日までに報告されたトン数によるもので、追加報告があれば変更される可能性もある

油総量 (追加基金)

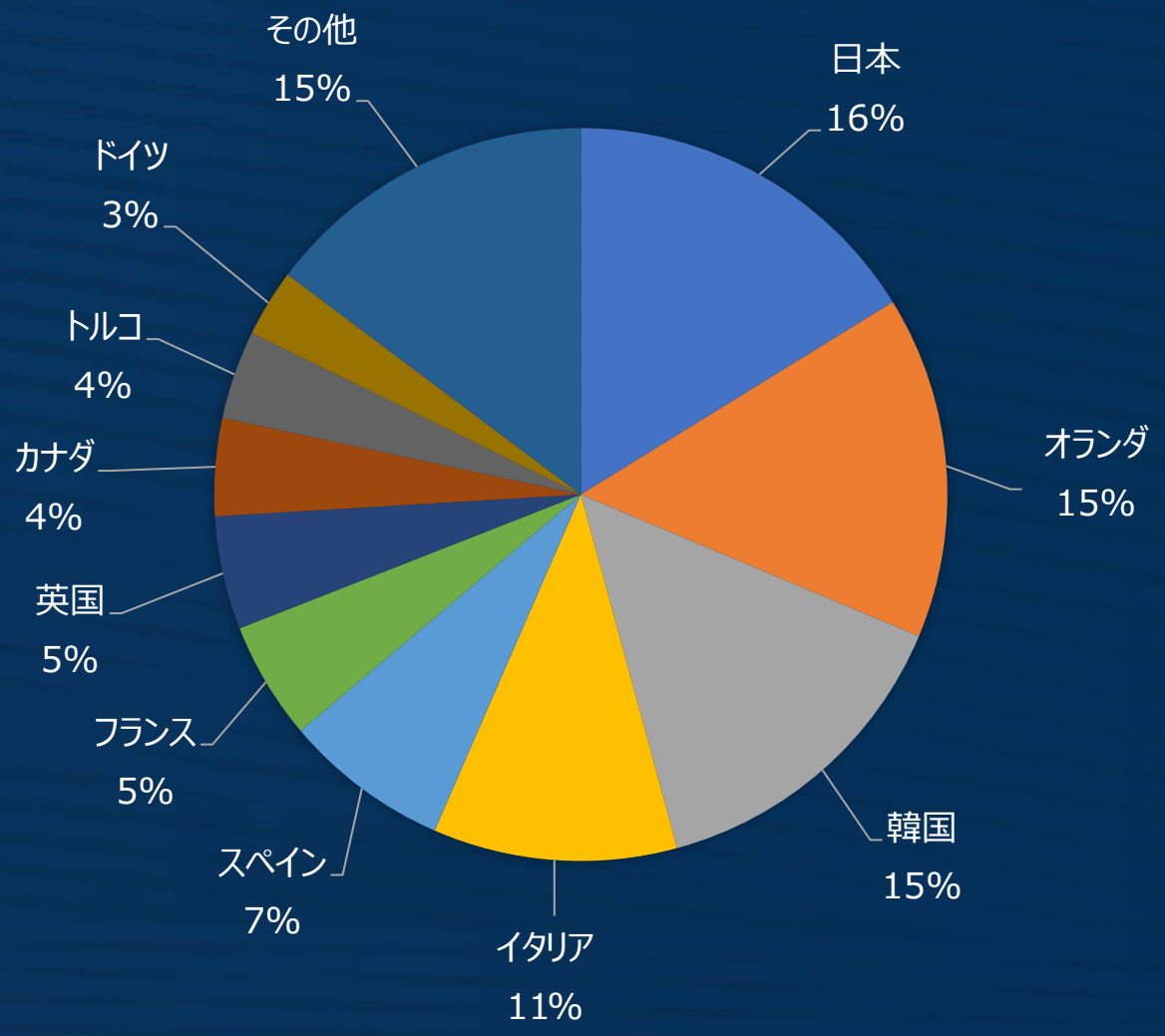
2023年に受け取った拠出油

報告された総量:

950,180,342トン

10カ国で拠出油の85%を占める

10カ国が100万トン未満と報告



2024年12月31日までに報告されたトン数によるもので、追加報告があれば変更される可能性もある

請求の種類

清掃作業および
予防措置

物的損害

環境被害・流出後の
調査

観光部門

漁業・海洋養殖部門

流出による直接
損害は補償金を
受け取ることが
できる

補償金が支払われるケース

主要な要因

事故が
加盟国に影響

＋

積み荷が持続
性油

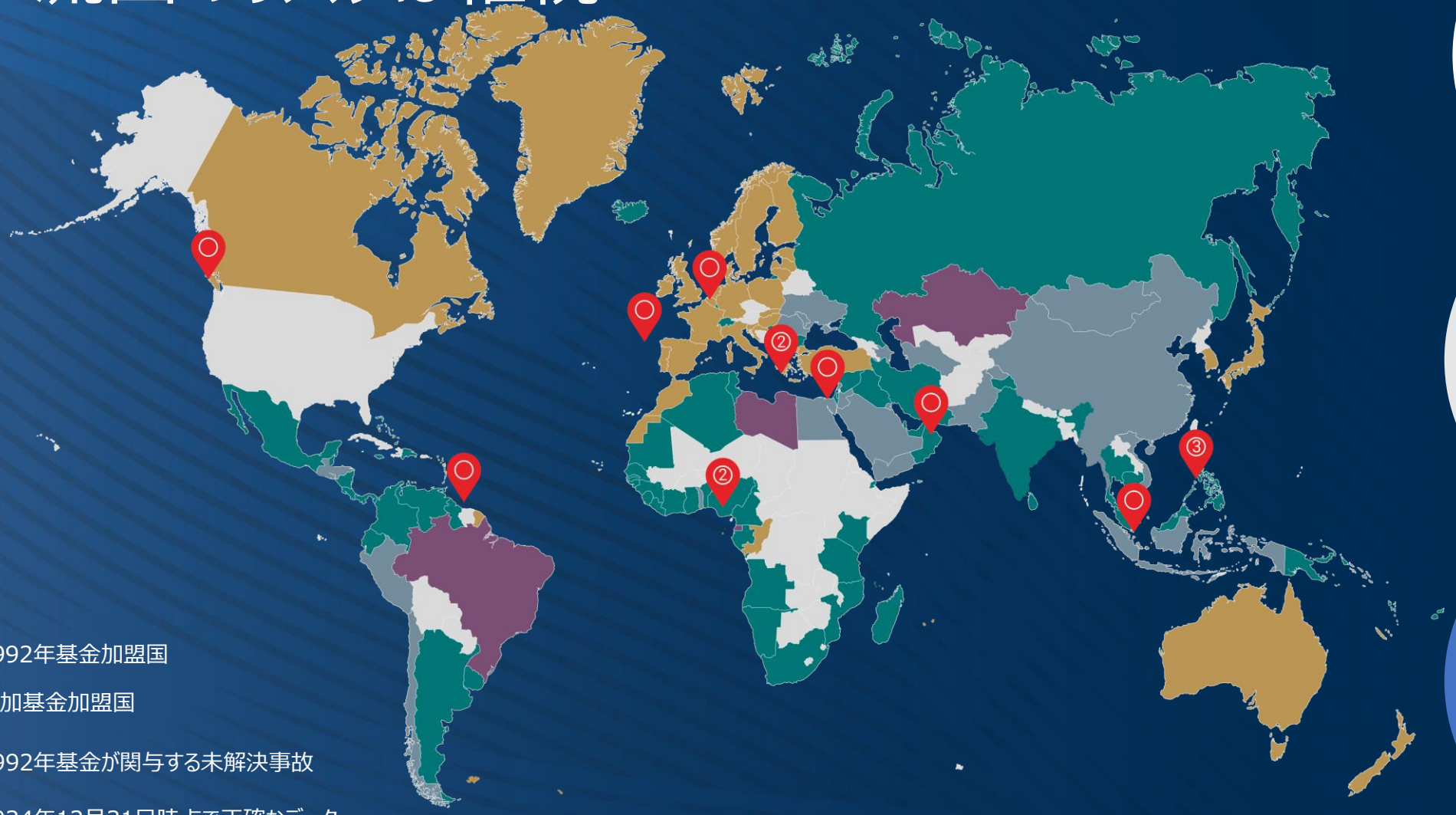
＋

船舶が
1992年CLCで
定義された船

＝

1992年条約が適用
される可能性がある

流出のリスクは継続



1992年基金が
関与する
未解決の事故
14件

1978年以降
国際油濁
補償基金が
関与する事故
159件

直近の事件:
テラノバ号
（フィリピン）
*2024*年

石油の移動に関する国際的な制裁措置

2022年のロシアとウクライナの紛争を受けて、
米国やEUを始めとする多くの政府と国際機関は
制裁を科した。

多くの加盟国では、企業はロシア産の原油に
対して一定の取引価格を下回る場合のみ輸送や
その他のサービスを提供することができる。

補償金が支払われるケース

主要な要因

事故が
加盟国に影響

＋

積み荷が
持続性油

＋

船舶が
1992年CLCで
定義された船

＝

1992年条約が適用
される可能性がある

条約には制裁対象の船舶や油に対して**停止条項はない**

国際油濁補償基金は**補償金を支払う**

「制裁措置が海運業にもたらす影響

>10% 制裁措置の回避または違反をしようとする
タンカーの割合

多くの場合、

- ✓ 老朽船
- ✓ 標準に満たないメンテナンス
- ✓ 検査を受けていない
- ✓ 所有者が不明
- ✓ 保険に入っていない

ダークフリート・シャドウフリートの増加
600 ～ 1100隻が従事

識別されないように、船舶自動
識別装置のスイッチを切る

違法な船舶間(STS)の油の積替を行う
(危険海域で行われることが多い)

制裁が海運業にもたらす影響

こうした船舶は以下のように旗国の監視や
寄港国の法執行を回避している

- 不正に登録しているか、検査を必要としない旗国で登録
- 検査をされそうな港を意図的に回避
- 沿岸国管轄権外で船を固定し、STS積替を行う

安全輸送を支援するための加盟国の義務

1992年CLCでは、自国船籍もしくは自国領域で入出港する船が必要な保険に入るか、その他の金銭的な安全性を確保することが加盟国の**基本的な義務**となっている。

制裁措置が海運業にもたらす影響

国際基準に違反し油を輸送する船舶は

IMO のタンカー安全基準を
満たさないことになる

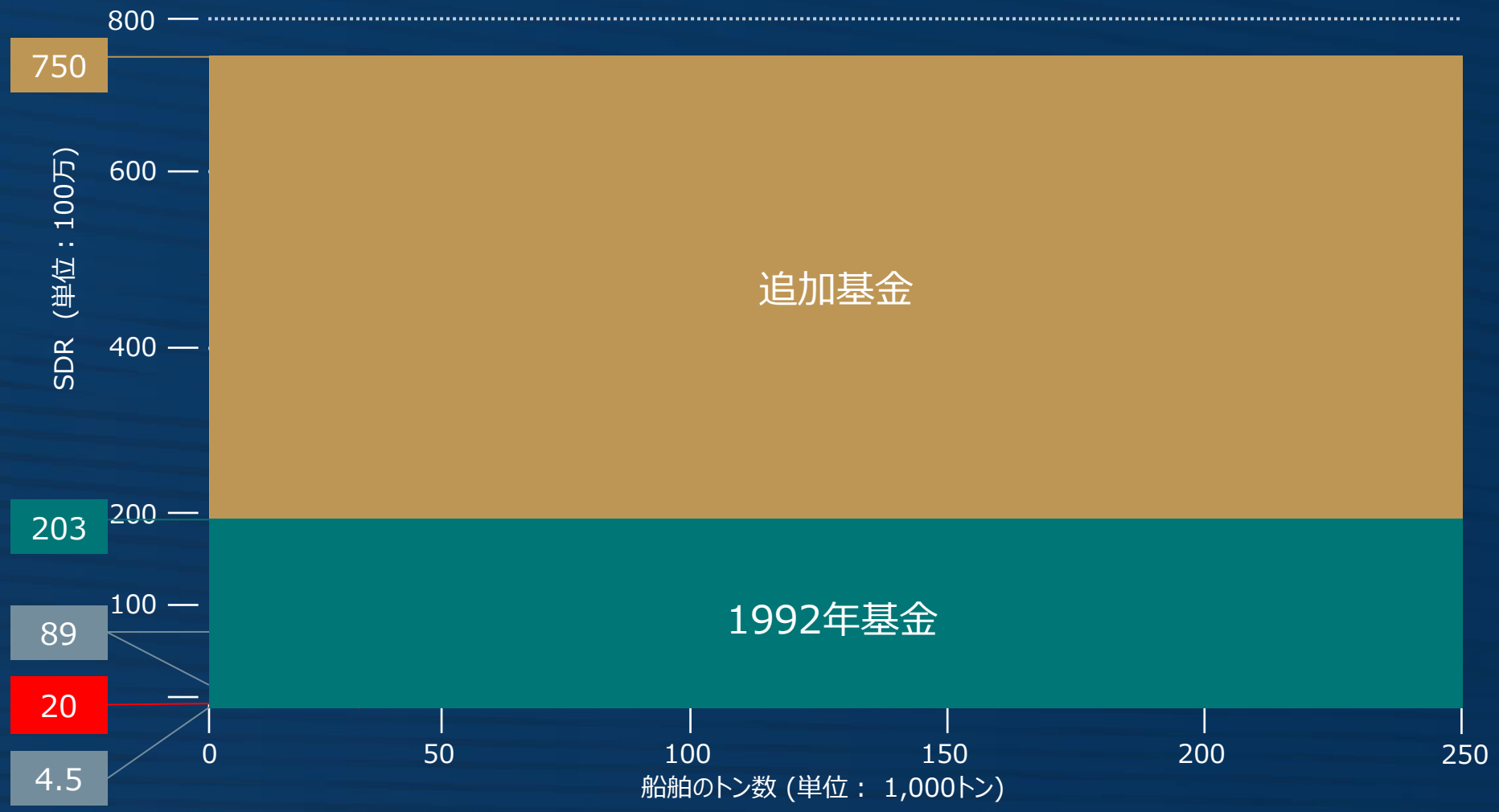
1992年条約と追加基金議定書に
基づいた国際責任補償制度を揺るがす

国際油濁補償基金への影響

加盟国に影響を与える事故の
リスクが高まる

国際油濁補償基金の拠出者への
潜在的な経済的影響をもたらす

責任補償制度への潜在的な影響



船主またはその保険会社からの拠出金が得られず、
国際油濁補償基金がすべての補償金を払わなくていはいけなくなるリスク

保険に加入した場合、
IG P&I クラブとの活動が出来なくなる可能性があり、
STOPIA/TOPIAも失う

加盟国と被害者に対する
十分な補償ができなくなる
リスク

ニアミス事故

2023年5月 – マレーシア

制裁対象の石油を輸送していたとみられる老朽船のパブロ号が海上で爆発し、人命が失われた

2024年3月 – デンマーク

15年前に建造され、保険が不明確のアンドロメダスター号は、ロシアの港で石油を積み込む途中で衝突事故にあった

2024年7月 – マレーシア

制裁対象の石油を輸送していたとみられる、
老朽化した超大型原油タンカーのセレス１号が
ハフニア・ナイル号と衝突した

ガルフストリーム号の事故

発生日

2024年2月

場所

トリニダード・トバゴの
トバゴ島

原因

転覆・沈没

流失した油の量

約4,652トン

「ガルフストリーム号事故の概要

保守整備が不十分で、トバゴ島に到着する前に油漏れしていたと思われるバージ船

船主と保険会社は不明

事故の調査は継続中

請求の対象は主に清掃作業、観光、物的損害になると思われる

1992年基金の執行委員会は1992年条約が適用されると確認し、事務局長に許容請求額を支払うことを認めた

2024年4月の決議用の討議資料

最近の動向 – 国際的な対応

12月23日
IMO 決議
A.1192(33)

4月24日
国際油濁補償基金が重大な懸念を提起

6月24日
IMO
サーキュラー

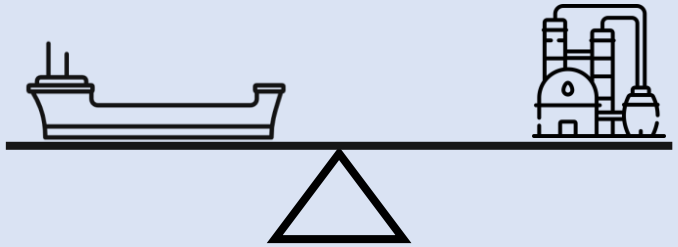
IMO総会は、加盟国とすべてのステークホルダーに対して、「ダークフリート」、「シャドウフリート」による、海事部門での不法行為を防止するための行動を推進することを要請

メキシコ湾流の事故を受けて、加盟国は基準に満たない石油の輸送に関して広く討議し、決議を検討

IMOは保険証券と保険会社、金銭上の保証の提供者、P&Iクラブを受け入れるためのガイドラインを更新

国際油濁補償基金の対応

事務局長には拠出者、加盟国、国際体制の利益を守る義務がある。



船主と石油産業で負担を再び分担することが不可欠

国際油濁補償基金による

行動

決議の採択
2024年11月

加盟国へのガイダンスの採択
2024年11月

長期的な問題となる可能性

基準に満たない石油輸送市場が形成されていて、
こうした状況が続くかもしれないという重大な懸念

「ロシア連邦での事故

発生日:	2024年12月15日
場所:	ケルチ海峡
原因:	ボルゴネフチ212号は割れて沈没、 ボルゴネフチ239号は座礁
流出した油の量:	約4,200トン

「ロシアの事故の概要

二隻とも老朽船

嵐の中で石油を輸送

保険には加入していたものの、
責任限度額の下限に収まる
450万SDR以内

重大な影響：
海岸線300 kmが汚染

1992 年条約が適用される可能性

結論

IMO内で討議を継続

排他的経済水域などでSTS積替に関する規則を厳重に

保険やその他のIMO 規則を厳密に守る手段

こうした状況が今後も続かないように
行動を起こさなければならない

@IOPCFunds

国際油濁補償基金

4, Albert Embankment, London, SE1 7SR, United Kingdom

www.iopcfunds.org