

4.2 油濁被害の補償制度

タンカー等からの油流出等で油濁損害が発生した場合、CLC および 1971 年の油による汚染損害の補償のための国際基金設立に関する国際条約を改正する 1992 年の議定書 (FC) により被害者への賠償ならびに補償を行う制度が確立されている。

FC については IOPCF で対応が審議されており、2020 年 12 月および 2021 年 3 月の会合では Agia Zoni II 号および Bow Jubail 号等の油濁事故に関するクレーム処理などが審議された他、インドによる CLC・FC 改正提案ならびに IG メンバー以外の保険者による問題等、IOPCF の運営全般に関する事項について審議された。

4.2.1 インドによる CLC・FC 改正提案

2016 年より IOPCF の最大拠出国となったインドは近年、IOPCF 会合において基金に対する不満を表明しており、2019 年 4 月会合において CLC および FC の改正を IMO の新たな作業計画に追加する提案文書を提出した (詳細は船協海運年報 2018「4.2.3」参照)。

新型コロナウイルス感染拡大防止のため 2020 年 3 月から同年 12 月に開催が延期された IOPCF 会合において、インドは両条約改正提案を検討する Working Group (WG) の設置を提案した。また会合では、各国の石油受取人が 1 年間に負担する拠出金の支払い額に制限がないことおよび現行体制は 20 年以上見直されていないことも説明した。

これに対し 1992 年基金総会議長より、時間の制約があるため本会合は予備的審議のみに留め、WG の設置含め本格的な議論は対面会合まで先送りする旨説明が行われた。続いて各国からインド提案の大半は条約の基本理念に反する等、否定的な見解が多数示されたが、一部の国からは条約の運用改善に資する WG 設置は検討の余地があるなどの発言もみられた。

なお、2021 年 3 月末時点で今後の基金会合の開催方法は定まっていない。

4.2.2 IG メンバー以外の保険者の問題

2018 年 10 月の IOPCF 会合において、一部の IG メンバー外の PI 保険者 (Non-IG) による不十分な補償問題等に関して IOPCF の監査委員会より Non-IG が保険を付保した船舶による基金関連事故のリスクレビューに関する中間報告等が行われ (詳細は船協海運年報 2018「4.2.3」参照)、2019 年 10 月の同会合において同委員会より本件に係る問題点および対応素案について説明が行われた (詳細は船協海運年報 2019「4.2.2」参照)。

その後、2020 年 12 月の同会合において同委員会による本問題の対応に係る検討結果 (概要は以下参照) が紹介されたが、1992 年基金総会議長より、時間の制約があるた

め本会合では議論を行わず、次回会合以降に延期したい旨説明が行われ了承された。

- 保険ギャップ（付保された金額と CLC 限度額との差）発生を避ける方法
 - IG のブルーカード同様 Non-IG 用のテンプレート普及・使用義務化。
 - 加盟国に対し問題となる CLC 証書発行が発覚した場合、証書の発行方法および問題への対処方法ならびに再発防止策の報告を要請。
 - 証書発行国と汚染被害国で問題の相互評価を実施し、海事関係総合情報データベース（GISIS）への報告を要請。
 - 保険ギャップに係る詳細を基金に報告させるよう基金事務局長に要請。
 - 各国に対し外国船舶の監督（PSC）を通じて保険の有効性を確認するよう要請。
- 保険ギャップ発生時の対処方法
 - 加盟国の判決が下されない限り、基金は船主/保険者に責がある保険ギャップを補償しない。
- Non-IG が不正な理由で保険の支払いを拒否した際の対処方法
 - CLC を熟知していない可能性もあるため、当該保険者と協力し保険者の本社所在地国にも協力を要請する。
 - 補助資料としてリーフレットを作成。
- Non-IG と IOPCF の協力を円滑にする方法
 - IG 同様に国際海上保険連合（IUMI）や Non-IG とも覚書を締結する。
 - イコールフットィングの観点から IG に加え Non-IG とも小型タンカー油濁補償協定（STOPIA）およびタンカー油濁補償協定（TOPIA）と同等の自主協定を締結。
- 破産した Non-IG に対する対処方法
 - 関係国と協力の上資金回収に全力を注ぎ、清算手続きも注視する。

また、本問題は主に CLC の問題であるため、同委員会は IOPCF 事務局長に対し IMO への関連文書提出を推奨した。