

4・3 イラン制裁措置

4・3・1 特定タンカーに係る特定賠償義務履行担保契約等に関する特別措置法

(1)EU によるイラン制裁の経緯

平成 24(2012)年 1 月 23 日、EU 外相理事会は核開発を続けるイランに対して、原油、石油製品、石油化学製品の売買及び輸送の禁止、これら貨物の輸送に関する保険、再保険の提供を禁止する決議を採択、その後 3 月 23 日の同理事会で詳細を定めた理事会規則 No.267/2012 として採択され、翌日に施行された。

これにより非 EU 加盟国への輸送が禁止されるものではないが、国際 P&I グループのプールや再保険、また船舶保険及び貨物保険の再保険が制裁の対象となるため、輸送活動に大きな影響が生じることとなる。但し、この時点では、責任保険(PI 保険)については、石油化学製品は同年 5 月 1 日まで、原油及び石油製品は 7 月 1 日までは規則適用の猶予期間が認められ、それ以降の扱いについては改めて同理事会で決定されることとなっていた。

この間日本政府は、国際原油市場に対する影響や第三国のエネルギー安全保障に与える甚大な影響に鑑み、EU に対して非 EU 加盟国が行う海上輸送について制裁措置から除外することを強く働きかけてきたが、その後、2 回に渡り行われたイランと国連安保理常任理事国等との協議が進展なく終了したことも影響し、平成 24(2012)年 6 月 25 日の同理事会で 7 月 1 日からの全面的な制裁措置の実施が決定された。

(2)海上保険

EU 理事会規則の施行により、再保険をロンドン保険市場に頼っているわが国損保各社はイラン産原油輸送に係る海上保険(船舶および貨物に係る損害保険・再保険)の提供が困難な状況となった。

こうしたなか損保各社は、関係業界及び政府からの要請を受け、平成 24(2012)年 4 月 1 日以降、各社独自のリスクのもとで、貨物および船舶の普通保険／戦争保険の提供を開始した。新たな保険はホルムズ海峡及び同海峡以西のペルシャ湾内の集積リスクを各社によって一定の額を限度(貨物保険と船舶保険の合計額)に引き受けるというものであり、運用にあたっては石油会社との調整の上で、関係船社との調整が必要となっている。

(3)責任保険(政府補償スキーム)

責任保険については、イラン産原油を輸送する船舶に対して、国際 P&I グループ(IG)のクラブ間で相互に負担するプールクレイム、及び IG による再保険が制裁の対象となり、猶予期間以降は制裁の対象とならない日本船主責任相互保険組合(JPI)が独自でカバーする 800 万ドルを超える 76 億ドルまでの損害を填補する保険等が提供されなくなる。これにより油濁損害については、民事責任条約(CLC)に基づき油濁損害賠償保障法で定める保障契約を締結できず、また油濁以外の損

害も含め大規模なリスクに対応できず、事実上船舶の運航が困難となる。こうした事態を受け、EU への働きかけと並行して、政府が P&I クラブに代って補償を提供するスキームが国土交通省、資源エネルギー庁及び金融庁等で検討されてきた。なお、検討にあたっては当協会を始めとする関係業界も協力してきた。

①特別措置法の成立

EU の最終決定が延々と決まらない状況ではあったが、平成 24(2012)年 7 月 1 日以降の輸送に間に合わせるためには、EU の結論を待たずに、第 180 回通常国会の会期中(同年 6 月 21 日が当初の会期末。その後 9 月 8 日まで延長された)に政府補償スキームのための特別立法である「特定タンカーに係る特別賠償履行担保契約等に関する特別措置法案」を成立させることが必要とされた。

こうしたなか同法案は同年 6 月 11 日に持ち回り閣議により閣議決定がなされ、15 日に衆議院本会議を通過し、20 日に参議院本会議で可決、成立した。このように短期間での審議、採択となったのは異例であり、わが国の原油輸送量の 8.8%を占めている(平成 23(2011 年))イラン産原油の輸入が途絶することによる国民経済への影響が考慮されたものと見られている。

なお、当協会は国会での法案審議にあたり、主要国会議員に対し法案成立に向けた陳情活動を行った。

②補償スキームの概要【資料 4-3-1-2】

- ・タンカー所有者は、JPI との間で「特定賠償義務履行担保契約(担保契約)」を締結するとともに、政府との間で「特定保険者交付金交付契約(交付契約)」を締結。
- ・タンカー所有者は、交付契約の締結にあたり政府に納付金を納付。
- ・イラン産原油の輸送に伴い生じた損害の賠償について、JPI でカバーされる範囲(800 万ドル)を超えた金額を、政府が JPI に対し交付。
- ・イランを巡る国際情勢の変化により保険市場での再保険の付保が可能となった時等には法律は速やかに廃止。

対象船舶:イラン産原油を日本のみに輸送する船舶(初年度は 15 隻を想定)

800 万ドル迄の責任保険を JPI に付保していることが要件

交付金額:1 隻あたり最大で約 6,088 億円/年(総額、約 9.1 兆円)

納付金額:1 隻あたり 1,500 万円/年(初年度は日割り計算した額)

対象損害:イラン産原油を積み込むためにイランに向けて運航を開始する時から日本で荷卸しを完了するまでの間で発生した損害(なお、それ以外の期間は通常の P&I 保険が適用される)

(4)交付契約、担保契約および覚書

特別措置法に目処が立ったことを受け、関係省庁及び業界の間で交付契約約款と担保契約書の作成作業が急ぎ進められたが、担保契約の規定のなかで、賠償額が巨額となる場合に、JPI が賠償額を支払うにあたり金融機関から資金調達したことで発生する金利の負担が問題となった。

最終的には交付金の限度額まで政府が補償するものではあるが、賠償が巨額になると補正予算を組む必要がでてくるため、それまでの間は政府から JPI への交付が遅れることとなる。

本件については、関係者間で鋭意検討の結果、金利が発生又は発生が見込まれる場合には船社、石油会社及び JPI の 3 者で最善の支払い方法を協議するとして覚書を締結することとなった。

(5)スキームによる原油輸送の実施

平成 24(2012)年 7 月 17 日に国土交通省海事局長より、補償スキームに関する各船社に対して、関係法令の順守及び安全運航の徹底により事故防止に万全を期されたいとの申し渡しがあった。

なお、7 月後半には同スキームに基づくイラン産原油の輸送が開始された。

(6)平成 25(2013)年度の担保上限金額(【資料 4-3-1-3】)

政府補償スキームにおける担保上限金額は、国際的な水準(IG スキームにおける補償上限額)を勘案して政令で規定するため、政府は P&I 保険の更改(平成 25(2013)年 2 月 20 日)を踏まえた政令の改正ならびに平成 25 年度予算の準備を進めた。その後、平成 25(2013)年 3 月 27 日に改正政令が公布され、3 月 29 日には平成 25 年度暫定予算(※)が成立した。

(※)期間は 4 月 1 日から 5 月 20 日までの 50 日。5 月 20 日前に本予算が成立した場合は本予算に吸収。