

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）」により被害者への補償を行う制度が確立されている。

FCに関連する事案は、その対応等について国際油濁補償基金で審議されている。2024年4月と11月に開催された会合では、同年2月に発生したトリニダード・トバゴ沖でのバージ船 **Gulf Stream** 号転覆事故による油濁損害への補償に向けた手続きを進めることが承認されるとともに、本事故であらためて顕在化した無保険・非安全（堪航性の不保持等）に関する問題に対処すべく、IMO 諸条約が定める安全・環境基準の遵守や油濁事案が発生した際における事故原因特定への協力等を、各締約国に求めた決議が採択された。

また、**Bow Jubail** 号事故での判決を踏まえ、持続性油・ケミカル貨物双方の輸送が可能な船舶に対し CLC・バンカー条約のどちらを適用すべきかの判断に資するべく標準手続き策定に向けた作業が進められていたところ、11月の会合では、基金事務局より、基金が公表する CLC 上の船舶定義に関するガイダンス “The definition of ship” に注釈文を追加する案が提示され協議を実施した。日本は、注釈文の追加を支持しつつも、「残留物が無い（free of residue）の解釈作業が完了していない以上、わずかに船倉に残留物が残っているだけでも反証を構成する可能性があることから注釈文の追加のみでは対応として不十分であること、ならびにその解釈は物理的に完全に残留物が無い、ということではなく、十分に船倉が清掃されており油濁の損害が無いと判断できる程度のものですべき」旨主張した。協議の結果、注釈文の将来的な追加には合意しつつも、内容については上記解釈作業の結果が今後示された際に再度検討することとなった。