

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)」により被害者に補償する制度が確立され、FC 関連事案は国際油濁補償基金で審議されている。

2025 年 4 月に開催された基金臨時総会では、インドは、締約国間の拠出金負担の偏在や一部のタンカーが強制保険の対象外となっている等、現行の補償体制には不備があることを理由に FC の改正を提案した。これに対し日本は、インドの懸念に同調しつつも、条約を改正した場合には新・旧条約に締約国が分かれることとなり、国際的に統一され長年維持されてきた補償体制の崩壊につながり得る旨指摘。また、各国より、現行の補償体制は有効に機能しているうえ、改正の決断を下す十分な証拠やデータは見受けられないといった反対意見が相次いだ。審議の結果、本提案は否決されたものの、各締約国および基金事務局ならびに各利害関係者が連携し、インドより提起された懸念に対処すべく検討を続けていくことが確認された。

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て 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ことを目的に、基金が発行するガイダンス“[The definition of ship](#)” (CLC が適用される船舶の定義) に注釈文を追記する作業がこれまで進められてきた。同年 11 月に開催された基金総会では、日本がこれまで審議の必要性を指摘していた第 1 条 1 項の残留物 (residue) の解釈につき整理を行ったうえで、「MAPROL 条約に準拠し洗浄され、油、タンク洗浄水および油性混合物を船舶から排出または移送した場合、MARPOL 条約に基づき船長が連署した記入済みの油記録簿は、残留物が船舶内にないことの一応の証拠となる」旨の注釈文が採択されることとなった。

この他の油濁事案では、2024 年 12 月に発生したロシアのケルチ海峡付近における同国籍船タンカー 2 隻による油濁事故について、同国の除染等各種対応状況を聴取のうえ協議を実施した (11 月総会時点でロシアより基金に対し補償請求はじめ支援要請はなされていない)。

以上