

モーリシャス沖座礁事故に思う

2020年8月14日

弁護士 小澤 英明

2020年7月25日に発生したモーリシャス沖座礁事故により大量の重油が流れた。その損害拡大防止又は損害回復のためにモーリシャス共和国（以下、「モーリシャス」）が支出した費用は誰が賠償責任を負うのだろうか。また、モーリシャスにおいて良好な自然環境に依存して事業を行っている民間企業が今回の事故により被った損害に対しては、誰がどのような賠償責任をどこまで負うのだろうか。さらに、環境NGOが自主的に行った環境保全行為に支出した費用についてはどうだろうか。環境NGOでも対処できない環境損害はどのように手当てされるのだろうか。これらは、法的にはいくつも入り組んだ論点を包含しており、海難事故の法的検討を行ったこともない私が感想めいたことを書くのはばかられるが、現状私が理解する範囲で法律関係を整理し、思ったことを書き留めておきたい。

1 船主責任制限法と油濁法

船主責任制限条約（Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 : LLMC）というものがあり、これを国内法化したものに船主責任制限法がある。海運業保護の観点から、古くから世界各国で船主の負う債務については一定の有限責任が認められており、その考え方が整理され条約化されたのが、LLMCである。一方、これに対して、船舶に積載された油による油濁事故については、通称バンカー条約と呼ばれる「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」が2001年にロンドンで開催された国際会議で採択され、日本では2019年に承認され、この内容を取り入れたかたちで、既に存在していた船舶油濁損害賠償保障法（以下、「油濁法」）が同年改正された。これは船主責任制限法に対して特則の関係にある。

2 海上油濁事故に関する CLC 条約・FC 条約と油濁法

ところで、1967年のタンカー・トリーキャニオン号事件（クエート原油約12万トン積載したリベリア船籍のタンカーが英国南西部沖合で座礁し、大量の原油が海上に流出した事件）を契機に、タンカー船主の無過失賠償責任を定めた、バンカー条約の前身の民事責任条約（「CLC条約」と言われる）が1969年に採択された。しかし、その条約で認められる責任限度額では十分な賠償ができないことから、汚染損害がその限度額を超えた場合に、その超過額をタンカー荷主による基金で損害を補償するいわゆる基金条約（「FC条約」と言われる）が1971年に採択された。日本は、CLC条約もFC条約も批准し、これを油濁法によって、国内法化した。したがって、タンカー、すなわち、「バラ積みの油の海上輸送のための船舶類」（油濁法2条4項1号の定義）で

あれば、FC 条約に対応した補償が油濁法のもとで受けられることになる（油濁法 22 条）。しかし、今回座礁した船舶は、ケープサイズバルカー（主として鉄鋼原料の鉄鉱石・原料炭を積載するもののようなものである。）で、タンカーではないので、FC 条約に対応した補償、つまり、船主の責任限度額を超えた汚染損害に対する基金からの補償はない。

3 検討の枠組み

これらの法律を総合してみると、仮に、本件事故が東京湾で発生したとして、日本の法律で検討できるとすれば、検討の枠組みは、以下の通りとなる。すなわち、油濁法で船舶所有者等（船舶所有者及び船舶賃借人と定義される。）は、連帯してその損害を賠償する責任を負うものの（油濁法 39 条の 2）、船主責任制限法で責任制限を受けられる（油濁法 39 条の 3）。かかる責任制限はあるものの、その限度で責任を果たすことができるように、保険契約が締結されているので（油濁法 39 条の 4）、保険金から責任限度額の支払がなされる。しかし、その責任限度額を超えた汚染損害に対しては、今回の船舶がタンカーではないので、基金からの補償はない。

モーリシャスもバンカー条約の締約国であるから、上述した油濁法の基本的な枠組みを国内法化していることであろう。したがって、モーリシャスでも同様の判断枠組みで検討が進むと思われる。なお、同条約の締約国は、他の締約国の裁判所が下す判決を承認しなければならないので（同条約 10 条 1 項）、同条約にかかるモーリシャスの裁判所の判決を日本も承認しなければならない。

4 定期傭船者の法的地位

本件では、岡山市笠岡市の長鋪（ながしき）汽船株式会社（以下、「長鋪汽船」）所有の大型バラ積み船 WAKASHIO（パナマ船籍）を株式会社商船三井（以下、「商船三井」）がチャーターしていたもの（定期傭船契約とのこと）である。チャーターとか定期傭船契約とか、部外者にはわかりにくいですが、定期傭船契約は、昨年 4 月 1 日に施行された改正商法では、「定期傭船契約は、当事者の一方が艀装（ぎそう）した船舶に船員を乗り組ませて当該船舶を一定の期間相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。」と定義されており（商法 704 条）、船舶賃借人とは異なる存在であると従来から認識されている。定期傭船者は、船長に対し、航路の決定その他の船舶の利用に関し必要な事項を指示することができるが、発航前の検査その他の航海の安全に関する事項についてはこの限りでない（商法 705 条）。船舶賃借人は、その船舶の利用に関する事項については、第三者に対して船舶所有者と同一の権利義務を有するとされているが（商法 703 条 1 項）、この規定は定期傭船者には準用されていない（商法 707 条）。要するに、定期傭船者であれば、船舶賃借人とは異なって船主の第三者に対する不法行為責任を共同して負うことはない。

5 本件における法的賠償責任

このように見てみると、定期傭船者の法的地位が日本でもモーリシャスでも同様であると仮定すると、商船三井は、もともと本件事故に対して第三者に対する法的責任を負わず、法的責任を負う主体は、船主の長鋪汽船だけであり、その責任も船主責任制限条約で限定された金額にとどまるように思われる。その金額は、2020年8月13日の日本海事新聞によると上限が19億円のようなものである。したがって、今回の事故で発生した損害のうち、その保険金19億円を超える損害はほぼ賠償されない事態となる。ただ、定期傭船契約と船舶賃貸借は異なるからというだけの理由で、船舶賃借人であれば負いうる第三者に対する船主との共同責任を定期傭船者はおよそ負わないですまされると割り切れるのかということ、そうとも言い切れない判例が日本ではあるようであり（野口夕子教授の「定期傭船契約と船舶衝突責任の帰属主体 - 最高裁平成4年4月28日判決を再考する -」（近畿大学法学67, 3=4, 1,34,2020年3月31日）参照）、定期傭船者の法的地位がモーリシャスでどのようなものであるかは重要な論点である。

バンカー条約3条1項では、「事故の発生の際における船舶所有者は、…船舶内の燃料油又は船舶から流出し、若しくは排出される燃料油によって生ずる汚染損害について責任を負う。」とある。ここで、「船舶所有者」とは、「船舶の所有者（登録所有者を含む）、管理人及び運航者並びに裸傭船者をいう。」とあり（同条約1条3項）、原文では、“Shipowner” means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship. とある。裸傭船者（裸傭船とは、船主が船舶だけを提供し、船員の配乗は傭船者としての船舶運航者が行う傭船形式で、裸傭船契約は船舶の賃貸借契約と考えられているようである。）を特に明示して入れているので、それ以外の傭船者は入らないということであろうが、本件において、manager とか operator に該当しないのかという論点はあるようである。いずれにしても、バンカー条約では、「船舶所有者」の法的責任は、船主責任制限の限度額までとなるだろう。

6 法的責任を超えた損害について

いずれにしても、本件は、モーリシャスでの裁判となると思われることから、その判断は予測しがたいが（長鋪汽船又は商船三井の重大な過失で本件事故が発生したという特別な事情があれば、法的責任の考え方も変わりうる。）、今回の事故で発生した多額の損害（回復が容易ではない環境損害を含む。）の賠償が19億円を上限とする保険金の支払いですべて終了し、商船三井は何ら負担をしなくてもすむという結末に終わるとすれば、釈然としないものが残る人が多いであろう。もちろん、既存のルールで商売するのが商人であり、その合理的期待を保護することこそ法の精神であるといえることができる。また、それは重視すべきことで、とても重要なことであるが、今回の環境損

害をもたらした当事者は、長鋪汽船と商船三井以外にはないと思われるところ、これらの責任が制限されるかまったく問われずに、モーリシャスの人々に多大な迷惑をかけたままでは、商船三井の提供する安い料金で便益を受けてきたはずの日本人としては心苦しいものがある。こういうことをつらつら考えると、船主責任制限法や油濁法の責任制限の再検討（タンカー以外の一般船舶の座礁による油濁事故についての責任制限の再検討）や、備船契約者の法的責任の再検討（船主に十分な責任を果たすだけの力がないことについての議論）が行われてもよいのではないかと思う。陸上で言えば、土地工作物責任（民法 717 条）は、土地工作物の占有者と所有者に責任を負わせる。土地工作物責任の根拠とされる危険責任や報償責任の考え方は、陸上であれ海上であれ、共通であってしかるべきではないかという疑問がある。

（注意）

本稿の誤り等お気づきの点については、当事務所の info@oz-landlaw.jp までご意見をお寄せください。小林寛信州大学法学部教授の「船舶油濁損害賠償・補償責任の構造 - 海洋汚染防止法との連関-」（2017 年 成文堂）は、今回の事故を精密に論じるために不可欠の文献であると考え。出版時に同教授から同書をいただき、手元にこの本があったので、このコラムを書く気力がわいたが、十分に読みこなさないままでのコラム掲載となり、誤り多きことを恐れる。本件については、いずれ海事法の専門家による精密な分析がなされると思われるが、本件は、法的責任が複雑であり、何らかの整理が必要と考え、コラムとして掲載した。