

モーリシャスにおける貨物船からの油流出事故の法的側面

一 船舶由来海洋汚染の防止と損害賠償・補償の観点から

公益財団法人笹川平和財団海洋政策研究所 研究員 藤井麻衣
東北公益文科大学公益学部 講師 樋口恵佳

1. はじめに：本件事故の関係者整理

2020年7月25日、パナマ船籍(長鋪汽船が実質所有、商船三井が傭船)の貨物船わかしお号(MV WAKASHIO、以下WAKASHIO¹)が、モーリシャス沿岸で乗揚げた。8月6日には、WAKASHIOの船体に亀裂が発生し、約1,000トンの燃料油が流出した。それを受け、モーリシャスのジャグナット首相は「環境緊急事態宣言」を発出し、国際支援を要請した²。ラムサール条約登録湿地など生物多様性・生態系にとって重要な海域・沿岸域の近辺で生じた事故であり、生物多様性や絶滅危惧種、モーリシャスの食料安全保障や人々の健康への悪影響が懸念されている。



写真1：WAKASHIOからの油流出（出典：IMO Photo collection³）

本件事故の関係者・国を、以下の表1に示す。ここで指摘しておくべきは、国際航行する船舶に関して「国連海洋法条約(UNCLOS)」が採用する「旗国主義⁴」である。一般に船舶は、公海や他国の排他的経済水域(EEZ)を自由に航行することができ、領海についても無害通航の権利を有する。他方でUNCLOSは、自国の船籍を持つ船舶に対する国(旗国⁵)の規制・監督義務を定め、海上における法秩序の維持をはかっている。

¹ 船名：MV WAKASHIO(わかしお号)、船種：ばら積み貨物船、船籍：パナマ、全長：299.95m、総トン数：101,932トン、船舶所有者：OKIYO MARITIME CORP.(長鋪汽船の子会社)。

² 水成剛「調査レポート モーリシャス沿岸での海難：パナマ船籍貨物船WAKASHIOの乗揚げ海難・油流出の経過について」at https://www.spf.org/opri/sp_issue/mus-oilspill_event.html (2020年9月14日訪問)

³ <https://www.flickr.com/photos/imo-un/albums/72157715526190007> (2020年9月14日訪問)

⁴ 船舶は1つの国旗を掲げて航行しなければならず、公海上は旗国の排他的管轄権に服する(第92条)。

⁵ 自国の船舶とは、自国に登録され、その国籍(船籍)を与えられ、その旗を掲げる権利を付与されたものこと。同国はそのような船舶の「旗国」であるという。

実際には、旗国、とりわけ、いわゆる便宜船籍国⁶が義務を十分に果たしていないことがある⁷。今回の事案では、WAKASHIOの旗国はパナマであるが、パナマは便宜置籍国であると指摘される⁸。日本は、WAKASHIOの船主である長鋪汽船子会社(OKIYO MARITIME CORP.)の親会社、長鋪汽船の所在国という立場である。

また本件事故によって生じた損害の賠償責任は、後述するように、民事責任条約上の取り決めにより、国ではなく私人である船舶所有者(本件の場合、長鋪汽船の子会社や、長鋪汽船)が負う。

表1：関係国・関係者の一覧

関係国	関係者
モーリシャス (損害発生地の沿岸国)	—被害者(賠償・補償請求者)： 政府/自治体、漁業者、観光業等の従事者等
日本 (船主・傭船者の所在国)	—長鋪汽船株式会社： WAKASHIO船主(船舶所有者)の親会社(実質的な船主) —(株)商船三井：WAKASHIO傭船者
パナマ (旗国(便宜船籍国))	—OKIYO MARITIME CORP.：WAKASHIO船主(船舶所有者)

本稿では、現状(2020年9月上旬)までの情報をもとに、本事案に関する法的な論点の解説を試みる。次節(第2節)では、海の法制度の全体像を俯瞰した上で、公法的規制、私法的規制に分けて、本件事故に適用される国際法の枠組みを紹介する。第3節では過去の事故例から、本事案への法的な示唆を探る。第4節では、第2及び3節を踏まえ、本事案の法的論点について論じる。最後に、第5節で今後の展望について述べる。

2. 本件事故に適用される法制度

(1) 海洋汚染に関する国際法：国連海洋法条約(UNCLOS)と国際海事機関(IMO)関連条約

今回のモーリシャスの事案のような船舶由来汚染に対する国際法・制度は、UNCLOSとIMO関連条約の両者によって規定される。

UNCLOS⁹は「海の憲法」とも呼ばれ、海洋の諸制度を包括的に規定した条約である。全17部320条という膨大な本文と9つの附属書、そして後から加わった2つの協定から成り立つ。UNCLOSは、海域を領海、排他的経済水域(EEZ)、大陸棚、公海、深海底などに分類するとともに、旗国、沿岸国、寄港国の権利や義務、大陸棚や深海底の資源開発、船舶の通航、海洋環境の保護・保全、海洋の科学的調査など、海に関するさまざまなルールを定めている。海洋汚染についても、あらゆる汚染源を対象として、海洋環境の保護および保全に関する一般原則、未然防止、事後救済や紛争解決について包括的に規定している。

他方で、国際海事機関(IMO)関連条約のIMOは、船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止等に対応する海事問題に関する国連の専門機関であり、海事関連条約の策定・履行確保等を実施している。UNCLOSとは別

⁶ 経済的に厳しい国際競争にさらされている海運業界では、コスト削減などを目的に、外航海運企業は、船籍許与条件の緩やかな国(パナマ、リベリア、マーシャル諸島等)で設立した現地法人を所有者として船舶を登録することがよくみられる。そのようにして登録された船を「便宜置籍船」、その旗国を「便宜船籍国」という。

⁷ 林・島田・古賀(編)『国際海洋法(第二版)』(有信堂)100-102頁。

⁸ The International Transport Worker's Federation (ITF) Website, "Flags of convenience"
<https://www.itfglobal.org/ja/node/8545>(2020年9月14日訪問)

⁹ 国連海洋法条約(UNCLOS)。1982年採択、1994年発効、締約国数：167か国+欧州連合(2020年3月時点)

の系統で発展してきた組織であり、UNCLOSよりも歴史は古い¹⁰。UNCLOSにおいて、IMOが明示的に言及されている箇所は1か所のみ¹¹であるが、条文上の明示はなくとも、UNCLOSにおける「条約上の義務の逸脱を許容しない」旨の規定(237条2項)や、IMOを船舶起因汚染などの「権限ある国際機関」として想定することなどにより、2つの枠組間の相互の連関が担保されている¹²。

前述の通り、今回のモーリシャスの事案のような船舶由来汚染に対する国際法は、UNCLOSとIMO関連条約の両者によって定められるが、その内容は、汚染の防止・軽減・規制(公法的規制)と汚染によって生じた損害の賠償(私法的規制)に分類することができる。よって以下、(2)公法的規制、(3)私法的規制の順で概観する。

(2)公法的規制：船舶由来の海洋汚染の防止・軽減・規制

①UNCLOS

海洋環境保全全般については、UNCLOSの第12部が規定する。同部最初の条文である192条は、「いずれの国も、海洋環境を保護し及び保全する義務を有する」と締約国の一般的義務を定めている。同部第5節では、海洋を発生源別に6つに分け、それぞれについて規定しており、船舶起因汚染の防止・軽減・規制については、主として第211条が規定している(以下、表2参照)。表2の「権限ある国際機関」は、前述の通りIMOを指す¹³。

表2：船舶起因海洋汚染の防止・軽減・規制のためのUNCLOS上の主な規定

国の種別	国の権利義務
全締約国	・ 権限ある国際機関等を通じ、「国際的な規則及び基準」を定める(211条1項)
旗国	・ 船舶が国際的な規則及び基準や旗国の国内法を遵守することを確保する(217条) ・ 「権限ある国際機関」等で認められている国際的規制・基準と同等に効果のある国内法令を制定する(211条2項)
沿岸国	・ 主権の行使として、領海において船舶起因汚染を防止・軽減・規制するための国内法を制定できる(211条4項) ・ 排他的経済水域(EEZ)において船舶起因汚染を防止・軽減・規制するための国内法を制定できる。ただし権限ある国際機関等で定められる国際的規則・基準に適合することが求められる(211条5項) ・ 船舶による違反が領海又はEEZ内で生じたとき、船舶が自国の港などにいれば、自国法令違反について手続を開始できる(220条1項) ・ 領海を航行中の船舶について、自国法令違反が領海通航中に発生したと信じる理由がある場合、船舶の物理的検査を行い、証拠に基づき手続を開始できる(220条2項) ・ 船舶がEEZ内で自国法令違反が発生したと信ずる理由がある場合、必要な情報を要請できる(220条3項) その違反により著しい海洋環境汚染が生じると信ずる理由がある場合、船舶が情報提供拒否する場合などは、物理的検査を行うことができる(220条5項) ・ 違反が自国の沿岸や関係利益または了解やEEZの資源に著しい損害をもたらす排出であるとの明白かつ客観的証拠がある場合は、抑留手続を開始できる(220条6項) ・ 領海外における外国船舶による違反には金銭罰のみ、領海内における違反については、故意による重大な汚染行為を除いて、金銭罰のみを課すことができる(230条1、2項)
寄港国(船舶が自国の港などにある国)	・ 寄港の条件として海洋汚染防止・軽減・規制のための特別の要件を定める場合には、これを公表し、権限ある国際機関に通報する。(211条3項)

¹⁰ 1958年設立(設立当時は「政府間海事協議機関」(IMCO)。1982年に国際海事機関(IMO)に改称)。

¹¹ UNCLOS, Annex VIII, Art.2.

¹² 富岡仁『船舶汚染規制の国際法』(信山社)(2018年)191-192頁。

¹³ 鶴田順『第9章海洋汚染』『国際環境法講義』(有信堂)(2020年)118-119頁。

② IMO関連条約

船舶から排出される油による海洋汚染の防止については、UNCLOS以前より国際法の定立が進んでいた。1954年「油による海水の汚濁の防止に関する国際条約(OILPOL条約)」(1958年発効)の後、1967年のトリー・キャニオン号事件¹⁴を受けて1969年に油濁公海措置条約、1973年には「船舶による海洋汚染の防止に関する条約(MARPOL条約)」が採択された。同条約は未発効のままであるが、1973年条約に修正・追加を加えた上で同条約を実施するための議定書(以下、MARPOL73/78条約)が採択され、1983年に発効した。それ以来、MARPOL73/78条約は、規制対象船舶や規制対象物質の拡大を経て、船舶による海洋・大気汚染を防止するための包括的な制度として発展してきた。さらに1990年には、エクソン・バルディーズ号の座礁に伴う油流出事故¹⁵を受け、「油汚染に係る準備、対応および協力に関する国際条約(OPRC条約)」¹⁶が採択(1995年発効)されるなど、油汚染に対する防止等に向けた条約が整備されてきた¹⁷。(以下、表3参照)

表3：公法的規制（関連条約および加盟状況）¹⁸

条約名	発効年	締約国数	モーリシャス	日本	パナマ
1982年国連海洋法条約	1994	167	○	○	○
MARPOL 73/78	1983	159(世界の船腹量の98.95%)	○	○	○
—附属書I(油濁)	1983	159	○	○	○
1990年OPRC条約	1995	113(同上77.63%)	○	○	×

モーリシャス油流出事故において、現時点では、公法的規制、すなわち油濁による汚染損害の防止・対応・協力およびそれらに関する国家の義務や責任(responsibility)は争点化しておらず、次節の民事責任と比べて日本の報道では殆ど取り上げられていない。

本件事故に関連する関係国の動きとしては、モーリシャス政府が沿岸国(被害発生国)として、環境緊急事態宣言の発出後、船長を逮捕・抑留するとともに、事故原因の調査を行っている。また旗国であるパナマからは、モーリシャスによる事故調査を支援するため専門家派遣を行っているとの発表がなされている¹⁹。

¹⁴ 1967年3月にタンカー・トリー・キャニオン号(リベリア船籍)がイギリスのシリー群島付近で座礁、大量の油が流出した事故。被害国であるイギリスおよびフランスの要請により、IMOの前身である政府間海事協議機関(IMCO)における議論を経て、油濁公海措置条約や、オイルタンカーを対象とした民事責任制度(1969年CLC及び71年国際基金条約)、MARPOL条約(そしてのちにMARPOL73/78条約)が成立した。

¹⁵ 1989年3月にタンカー・エクソン・バルディーズ号がアラスカのプリンス・ウィリアム湾にて座礁、約4100万リットルの原油が流出した事故。

¹⁶ OPRC条約は、旗国に対して、自国の船舶に油汚染緊急計画を備え付けさせる義務(3条)、通報させる義務(4条)などが定められている。本件では旗国であるパナマが同条約を批准しておらず、実質的な船主の所在国である日本も、「旗国」ではないことから当該義務を負わない。本件においては問題となっていないが、OPRC条約へのパナマの不参加は、旗国主義と便宜船籍国のひずみの現れのようにも思われる。

¹⁷ なお、2000年には、OPRC条約(油汚染が対象)の原則の下で適用対象を有害危険物質にも拡大するため、「有害危険物質による汚染事故に対する準備・対応・協力に関する議定書(OPRC-HNS議定書)」も採択された。

¹⁸ IMO website, "Status of IMO Treaties" (18 August 2020) at

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>(2020年9月14日訪問)

¹⁹ パナマ海事局記者発表(9月7日付) at <https://amp.gob.pa/notas-de-prensa/delegacion-panamena-de-expertos-en-accidentes-maritimos-asiste-en-investigaciones-sobre-el-accidente-de-la-embarcacion-wakashio-en-isla-mauricio/> (2020年9月14日訪問)

(3)私法的規制：汚染損害の補償のための民事責任制度

①UNCLOS

UNCLOSに基づけば、海洋汚染損害が発生した場合、船舶の属する国自体又は船舶に関係する私人が責任を負うこととなっており、第12部違反に基づく国家責任と個人の責任は併存する(235条)。他方で、損害に対する迅速かつ適正な賠償・補償を確保するため国内法・国際法を整備・拡充する義務を締約国に課す(同2-3項)。これは、UNCLOSより前に成立していたIMO諸条約を踏まえ、民事責任を想定した制度である。実際に、これまでの国家実行をみると、船舶の旗国が自国タンカーからもたらされた汚染に対して賠償を行った例は僅かながら存在する。しかしながら、一般的に船舶からの汚染は国家間請求の対象とされることはなく、次節で紹介するIMOの民事責任条約の下で、私人による民事賠償責任及び補償の枠組で処理されてきた。

表4：船舶起因海洋汚染の損害の補償のためのUNCLOS上の主な規定

	国の権利義務
全締約国	<ul style="list-style-type: none"> ・ いずれの国も海洋環境の保護及び保全に関する自国の国際的義務を履行するものとし、国際法に基づいて責任を負う(235条1項) ・ いずれの国も、自国の管轄の下にある自然人・法人による海洋環境の汚染によって生じる損害に関し、自国法制度に従って迅速かつ適正な補償その他の救済手段を確保する(235条2項) ・ いずれの国も、海洋環境汚染損害に関し迅速かつ適正な賠償及び補償を確保するため、... 責任に関する現行の国際法を実施し及び国際法を一層発展させるために協力する(235条3項)

②IMO諸条約

IMOの下では、その前身となるIMCOの時代より、船舶による油濁損害の賠償・補償制度が発展してきた。「油による汚染損害についての民事責任条約」(CLC²⁰)とそれを補完する「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(国際基金条約²¹)に基づく制度である。ただ、CLCを中心とする当該制度の対象となる船舶は、オイルタンカーに限られている²²。これは、オイルタンカーの場合、ひとたび事故が起これば大量の油が海洋に流出することから、特別な民事責任制度を設立すべきであるとの各国の要請があったことが背景にある。しかしながら、近年、一般船舶の燃料油(バンカー油)の油濁事故件数の増加等により、一般船舶に適用可能な民事責任制度に対するニーズも次第に高まり、2001年、オイルタンカー以外の船舶を対象とした油濁損害の民事責任条約、「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(バンカー条約)」が成立した。モーリシャスの油濁事故を起こしたWAKASHIOは貨物船、つまり一般船舶に該当することから、バンカー条約等が適用されることになる。本件に関連する民事責任関連の国際条約は以下の通り(表5)。

²⁰ 1969年の条約と1992年の議定書がある。

²¹ 1971年条約と1992年議定書がある。

²² CLC条約1条1項は、対象とする船舶を「ばら積みのおを貨物として輸送している船舶」と規定する。

表5：関連する条約の関係国加盟状況

条約名	発効年	締約国数	モーリシャス	日本	パナマ
2001年バンカー条約	2008	99 (世界の船腹量の95.06%)	○	○ (2020.7.1寄託 同10.1発効)	○
1976年海事債権責任制限条約(LLMC1976)	1986	56 (同上、58.34%)	○	×	×
1996年議定書(LLMC1996)	2004	61 (同上、69.45%)	×	○	×
2007年ナイロビ条約	2015	53 (同上、75.90%)	×	○ (2020.7.1寄託 同10.1発効)	○

a) 2001年バンカー条約(2008年発効)

バンカー条約の下では、燃料油による汚染損害について、「船主」が厳格責任(無過失責任)を負う。登録船主は、汚染損害の賠償・補償をカバーするための責任保険に加入することが義務付けられる。汚染損害の被害者は、船主保険者等への賠償額の支払の直接請求をおこなうことができる。賠償・補償額の上限(責任限度額)は、バンカー条約には規定がないため、LLMC1976(その改正条約を含む)が適用される(後述)。バンカー条約は、独自の責任上限額の設定がないこと、制度を補完する国際基金がないことなど、多くの点でオイルタンカーの下の制度とは異なる点がある。

本件においては、本条約により、被害発生国であるモーリシャス側は、保険者(長鋪汽船の加入先である「日本船主責任相互保険組合(Japan P&I Club)」²³)への賠償額支払いの直接請求を行うことができる。モーリシャス政府は、請求登録のためのウェブサイトを開設しており、今後、モーリシャス政府が国内の被害をとりまとめ、請求主体となり、保険者等への賠償・補償の請求、裁判所への申し立てなどを行う可能性がある。

b) 海事債権責任制限条約(LLMC1976)(1986年発効)及び1996年議定書(LLMC1996)

前述のように、バンカー条約において責任上限額の規定がないため、一般船舶による油濁損害が生じ、その責任上限額が問題となる場合には、「1976年海事債権責任制限条約(LLMC1976)」及びその改正条約が適用される。海難事故が発生した場合に、船舶所有者等が負う損害賠償責任を一定の限度額に制限することを定めた条約である。このような責任制限制度の背景には、船舶所有者等にかかる損害の全責任を負わせることは海運に係る商業活動を過度に抑制することにつながるという政策的な考慮があるとされる²⁴。1957年に「海上航行船舶所有者の責任制限条約」が採択(1968年に発効)され、その後、責任限度額の部分的変更のため、1976年に「海事債権責任制限条約(LLMC1976)」が採択(1986年に発効)された。さらに、同条約に係る1996年議定書(2004年発効)、およびその後の同議定書改正によって、限度額はたびたび引き上げられている。

ただ、本件では、モーリシャス(LLMC1976)と船主の所在国である日本(LLMC1996)で加盟している条約が異

²³ 公式ウェブサイト at <https://www.piclub.or.jp/> (2020年9月14日訪問)

船主相互保険組合法に基づき、船主の責任や費用をてん補する目的で1950年に設立された非営利の相互扶助保険組織。世界各国の主要なP&Iクラブで構成される国際P&Iグループに加盟しており、オイルタンカーによる油濁事故等、損害額が莫大な事故の場合は、グループのプール再保険機構から補償金が支払われるシステムになっている。

²⁴ 小林寛「船舶油濁損害賠償・補償責任の構造」(成文堂)(2017年)130頁。

なることが、今後の賠償額の決定において論点の一つとなると考えられる(詳細は後述)。

c) 残骸除去費用—ナイロビ条約は適用外

2007年に採択された「海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約(ナイロビ条約)」は、EEZ・(一定の条件下に)領海における海難残骸物(沈没もしくは座礁しようとしている、又はそれが合理的に予想される船舶)の除去に関する条約である。船主に対して、海難残骸物の除去等の義務および除去費用等を負担する義務を課しつつ(9条2項、10条1項)、沿岸国に一定の権限を与えている。すなわち、沿岸国は、海難残骸物によって生じる危険に応じて措置をとることができ、その場合も、除去費用は船主が負担する。

本件事故の発生当初の状況に鑑みれば「ナイロビ条約」が想定するケースに該当していたと考えられるが、被害発生国であるモーリシャスがナイロビ条約の締約国ではないため、本件は同条約の適用対象外となる。事故発生後の8月下旬、モーリシャスは座礁した船の船体前部を海に沈める措置をとった²⁵(後部はまだ現場に残っている)。それらの船体除去費用については、バンカー条約の下で、油防除費用等として船主(あるいは船主の保険者)に請求する余地があると考えられる。

3. 過去の事例からの示唆

(1) 船舶事故に関する概要

日本船主責任相互保険組合の報告によれば、外航船の事故件数は2013年に年間3070件あり、そのうち保険金が10万ドル以上にのぼる案件は118件であった²⁶。油濁汚染を引き起こすのは、衝突事故や座礁、設備不良、火災等の事故である²⁷。座礁や衝突は、件数自体は少ないものの、1件あたりの保険金が非常に大きくなる²⁸。

前述の通り、船舶起因の油による海洋汚染への対応には、タンカーの場合とその他の一般船舶の場合で適用法規が異なる。

タンカーとその他の一般船舶の事故との関係については、1990年代、タンカーに起因する油濁事故よりも一般船舶に起因する事故の方が年間件数において多くなるという傾向がみられた²⁹とされる。さらに、国際連合貿易開発会議(UNCTAD)の報告書によれば、船舶に使用される燃料油は、貨物として輸送されるものよりも質が低い傾向にあるため、流出する油の量に対して清掃コストが高くなる傾向にある³⁰とも言われる。

件数、及び清掃コストの観点から、タンカー以外の一般船舶に関する賠償費用についても、被害額が大きくなる可能性は十分あるということになる。

ただし、被害額が条約の定める責任限度額を超過した事故の数は必ずしも多くない。IMOの法律委員会に提出さ

²⁵ 前掲(水成、注2)。

²⁶ 日本船主責任相互保険組合『P&I ロス・プリベンション・ガイド』第33号(2015年) p. 2.

²⁷ UNCTAD, Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: Studies in Transport Law and Policy - 2012 No. 1, 2012, p. 4.

²⁸ 前掲(日本船主責任相互保険組合、注26) p.14.

²⁹ 公益財団法人日本海事センター『船舶油濁損害賠償保障関係法令・条約集』(成山堂2011年)p. 346.

³⁰ *Supra note 27*, p.33.

れた船主責任相互保険組合(P&I)の報告³¹によれば、タンカー以外の船舶で報告された2000年から2009年8月までの595件の船舶事故のうち、責任限度額を超えたのはわずか7件(2012年までには3件増加して10件)である。

(2)過去の事例

賠償にかかる責任限度額について、LLMC1996の責任限度額は、2012年4月の改正により引き上げられた³²。その契機となったのが、2009年3月11日香港籍ギア・バルク多目的船パシフィック・アドベンチャー号事件である。オーストラリア東部で約270トンの燃料油が流出し、国立公園であるモアトン島等に被害が出た³³。賠償額は当時の責任限度額の2倍以上と推定される。(当時の責任限度額は約1890万米ドルとされるため、推定額は3780万米ドル(約40億円)以上ということになる。)

前述のIMOの法律委員会の報告書によれば、責任限度額を超えた7件のうち、2008年3月5日に兵庫県の明石海峡沖において生じたベリーズ籍一般貨物船ゴールドリーダー号事件では、日本において40億円超の漁業被害が発生したとされるが、この事案では当時の責任限度額である1.7億円に、漁業共済による5億円などの補償しか確保されなかった³⁴とされる。

また、スペインのイビサ港で沈没した船舶から150トンの燃料油が流出したドン・ペドロ号事件³⁵では、鳥類保護区であるセス・サリネス自然保護地区を保護するために防護壁が張られた。防護壁により当該保護地区に対して被害が及ぶことはなかった³⁶が、本件の被害は推定1650万米ドル(約17億6千万円)、条約による責任限度額は690万米ドル(約7億3千万円)と、推定被害額の半額以下に抑えられた。

その他、責任限度額を超えたと報告される事件については表6(本節末尾)の通りである。なお、責任限度額を超えはしないものの、自然保護区に対する油濁損害が高額になった例は存在する。

2010年3月3日、中国籍のばら積み貨物船シェン・ニエンが、グレートバリアリーフ海洋公園の南端に位置するダグラス礁浅瀬に乗り上げ座礁した事件では、最大4トンの油が流出したとされる³⁷。流出した油は多量ではなかったものの、その後、オーストラリア政府は船主に対して、油除去のためのコストとして約1億2000万オーストラリアドル(約93億円)の支払いを請求している。この請求額については船主の保険会社であるロンドンP&I Clubとの合意に至らず³⁸、オーストラリア国内において裁判が行われた。2016年9月16日、オーストラリア連邦裁判所において、船主による支払い額3930万オーストラリアドル(約30億円)が確定している。

³¹ LEG 97/8/5 (2010年10月8日): LEG 99/4/6(2012年3月2日). available at <https://docs.imo.org/Default.aspx> (2020年9月16日訪問)

³² 前掲(小林、注24) p.136.

³³ 中村秀之「バンカー油による汚染損害の賠償について」『日本海事新聞1305』(2013年) pp. 1-2.

³⁴ 上谷田 卓「海洋汚染損害に対する責任及び補償等に係る国際ルール」『立法と調査』(2019年) No. 411, p.51[注29]

³⁵ LEG 99/4/6(2012年3月2日) Annex, page 1.

³⁶ 2007年7月16日Reuters紙面 <https://www.reuters.com/article/environment-spain-ibiza-oilspill-dc/oil-leaks-from-sunk-ibiza-ship-to-be-sealed-monday-idUSL1537052020070715> (2020年8月28日訪問)

³⁷ <https://gis.imo.org/Public/MCI/Browse.aspx?Form=Incident&Action=View&IncidentID=7710> (2020年9月2日訪問)

³⁸ <https://www.theguardian.com/environment/2016/sep/06/australia-seeks-120m-for-great-barrier-reef-damage-from-chinese-coal-ship> (2020年9月2日訪問)

(3)過去の事例からの示唆

表6で報告されている過去のバンカー条約に基づく事故の規模(油の流出量)と比較すると、今回のモーリシャスにおける油の流出量は1000トンと一般船舶としては多量である。船舶事故の中で責任限度額を超える事件は件数としては非常に僅かであるとされるものの、過去の油濁汚染の例と対比するならば、今回の事件において損害額が賠償限度額を超過する可能性は無視できないだろう。

表6：オイルタンカー以外の船舶からの燃料油漏出事故および賠償請求額
(責任制限が適用され、賠償金が減額された例³⁹⁾)

船舶名	事故日	総トン数	船籍(事故当時)	船主	事故の場所	コスト(請求額)	LLMC96年議定書の上限額(船腹により決定される)
マースク・ホリヘッド	06.11.2005	17,980	ベネズエラ	A. P. Møller - Mærsk A/S(デンマーク)	ベネズエラ、マラカイボ湖	US\$32,500,000	US\$11,235,840
ビクーニャ	15.11.2004	11,636	チリ	SOCIEDAD NAVIERA ULTRAGAS LTD(チリ)	ブラジル、パラナグア	US\$31,500,000	US\$7,378,688
ドン・ペドロ	11.07.2007	10,957	スペイン	Iscomar shipping company(マルタ)	スペイン、イビサ	US\$16,500,000	US\$6,903,107.65
シー・ダイヤモンド	05.04.2007	22,412	ギリシャ	ELONA MARITIME CO.(ギリシャ)	ギリシャ、サントリーニ	US\$37,313,239.71	US\$13,921,331
ゴールド・リーダー	05.03.2008	1,466	ベリーズ	SUN LEADER SHIPPING SA(パナマ)	日本、神戸	US\$50-60 million above the relevant 1996 limit.	US\$1,642,516.27
サーバー	12.01.2007	19,864	キプロス	AVENA SHIPPING(キプロス)	ノルウェー、フェジェ島	US\$35,309,997	LLMC 96 limit: US\$12,333,351 Limit under Norwegian law: US\$37,710,235
クー・サン	15.07.2006	1,972	韓国	SHINSUNG SHIPPING CO LTD(韓国)	日本、大阪	US\$2,790,680	US\$1,553,610
ポーハイ・チャレンジ	31.01.2011	8,708	パナマ	AI SHIPPING SA(中国)	日本、金沢	US\$8,574,612.18	approximately US\$5,660,000 Limitation under LLMC 96: US\$ 10,014,067
フル・シティ	31.07.2009	15,873	パナマ	ROC MARITIME INC(パナマ)	ノルウェー、テレマルク	US\$46,410,451.59	Limitation under Norwegian Law: approximately US\$35,071,101
パシフィック・アドベンチャー	11.03.2009	18,391	香港	Swire Navigation / Bluewind Shipping(中国)	オーストラリア東部	賠償額は責任限度額の2倍以上と推定	Limitation under LLMC 96: approximately US\$18,900,000

4. 今後の論点

法的な観点から今後議論になり得る事項を、民事責任に係る論点を中心として、以下、4点紹介する。

なお、今後、被害者と船主(保険者)の間、支払うべき損害額などで折り合いがつかない場合、国内裁判所において訴訟手続きが開始され、審議されると思われる(裁判外での協議や、裁判が開始されてから後に示談という形で合

³⁹ LEG 97/8/5 (2010年10月8日)、LEG 99/4/6(2012年3月2日)を元に筆者作成。

意に至ることもある)。バンカー条約は、油濁損害が発生した裁判所でのみ船舶所有者等への損害賠償請求ができると規定している(9条1)ため、それに基づけばモーリシャスの裁判所のみが管轄権を有することになる。ただし、厳密に言えば、油濁損害以外の論点(座礁で損傷したサンゴ礁の損害費用など)については、別の国の裁判所でも管轄しうる。また、日本は事故発生時点でバンカー条約未発効(加盟寄託済み)であったことから同条約に拘束されないとして、日本の裁判所が管轄を認める可能性は残る。どのように、どこで訴訟提起するかは、モーリシャスの請求者側に依存する。

(1) 責任の限度額(過失の有無、②の条約/議定書が日本/日本の船主にどのような義務を課すか)

今回のケースでは、日本はLLMC1996(上限額約69億円)、モーリシャスはLLMC1976(同約19億円)に加盟している。どちらの上限額が適用されるについて、日本では約19億円が上限との報道(日本海事新聞8月13日付記事)もあったが、海外では約6517万米ドル(約69億円、すなわちLLMC1996の上限値)とする見解もある⁴⁰。最終的には、国内裁判所の判断次第である⁴¹。

LLMCに基づく上限額が適用されない可能性もある。①船舶所有者が裁判所にLLMCの適用を申し立てない場合、②船舶所有者自身に極めて悪質な行為があったと裁判所が判断した場合である⁴²。通常、保険契約約款等で、このような場合には船舶所有者に対する保険金は下りないと定められている⁴³。ただ、実際には、船舶所有者の「きわめて悪質な行為」が認定された事例は非常に限られる⁴⁴。一般に、船長や船員等の行為と、船主の企業としての行為は、分けて考えられるため、たとえ船長に「きわめて悪質な行為」があったと認定されても、それで自動的に船舶所有者に「きわめて悪質な行為」があったとされるわけではない。

今回の事例は(国内裁判所次第ではあるが)、これまでの公開情報を踏まえれば、長鋪汽船側に「きわめて悪質な行為」があったと判断される可能性は低いと考えられ、LLMC1976またはLLMC1996どちらかの上限値が適用されると考えられる。ただし、前節に過去の事例との比較で明らかとなったように、今回の事故の損害額がLLMCの責任上限額を上回る可能性はある。

バンカー条約の枠組には、オイルタンカーの場合の枠組みと異なり、民事責任を補完する国際基金が存在しない。保険でカバーしきれない汚染損害については、十分な被害者補償が確保されない可能性がある。この点については

⁴⁰ UNCTAD, News, 19 August 2020, at <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2453> (2020年9月14日訪問)

ただし、LLMC1996の上限値を採用する根拠は示されていない。

⁴¹ 日本海事新聞記事(9月1日付デイリー版1面)の海事弁護士見解によると、基本的には自国が批准しているLLMCを採用する裁判所が多いという。
<https://www.jmd.co.jp/article.php?no=260339> (2020年9月14日訪問)

⁴² 「責任を負う者は、損失を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己の作為又は不作為により損害発生したことが証明された場合」には、自己の責任を制限できない(LLMC1976、LLMC1996共に第4条、文言は同一)

⁴³ 日本船主責任相互保険組合の保険契約規定においても、故意による損害には費用はてん補しないと定めがある。At <https://www.piclub.or.jp/service/information#ocean> (2020年9月14日訪問)

⁴⁴ 英国の裁判所で、責任制限の阻却を肯定する判決が出たことがある(2013年アトランティック・コンフィデンス号事件)。保険金目的による自沈行為が認定され、責任制限が阻却された事例で、LLMC1976の責任制限阻却が認められた最初の例とされる。Cf. 田中庸介「船主責任制限手続が阻却された事例」(『Atlantik Confidence 号』事件判決)について)『法と政治』69巻2号II 381-395 (2018年)。

条約の限界を踏まえつつ、国際社会における対策・補償等の実効性確保に向けた議論を促す指摘⁴⁵がなされている。

(2) 賠償・補償される損害の内容

責任上限額とともに、どのような損害が補償の対象となるのか、すなわち、油防除・回収・清掃措置にくわえて、漁業被害や観光被害などがどれほど補償されるのかが今後の重要な論点となると思われる。バンカー条約によると、補償の対象となる損害は、汚染によってその船舶の外部に生ずる損失又は損害。環境悪化による利益喪失を除いては、実際に講じられる合理的な回復措置の費用、防止措置の費用および防止措置によって生じる損失又は損害である(1条9項)。

具体的にはどのような費用が補償されるのかについては、オイルタンカーの制度の下で国際基金が作成した「請求の手引き⁴⁶」が参考になる。この手引きは、国際基金に請求者が損害費用の補償を求める際の手引きとして作成されているものであり、バンカー条約下の事例にそのまま当てはまることはできないが、損害の定義自体は両制度で同様であることから、本件事例においても参考にできると考えられる。

請求の手引きでは、補償を請求できる損害の内容は以下の表7の通りカテゴライズされる。汚染と損害の間には密接な因果関係の存在が必要であり、定量化可能であることが求められる。

表7：請求内容のカテゴリー(国際基金「請求の手引き」より)

請求内容のカテゴリー	内容
①油防除・回収・清掃費用	
②財産損害	油によって汚染した財産の所有者が被った利益の喪失 例) 汚染された定置網の清掃・補修・買替費用
③間接損害	汚染された財産が使用できないことによる本来得られたはずの金銭的収入の損失 例) 定置網汚染によって失われた漁獲金額
④純経済的損害	自分の所有物は油濁損害に遭っていないが、 例) 通常操業している海域で水産物が汚染され、代わりの漁場もないことで生じる漁業の損失
⑤環境損害	上記にあてはまらない汚染損害であり、回復に要した費用(理論モデルによる抽象的計算を根拠とした補償は認められない)

本件の事故発生場所は、ラムサール条約に登録されているラムサール湿地2か所に近接している。また、観光業や漁業にとって重要なサンゴ礁等の生態系に汚染が広がっている。このような場合に、上記のカテゴリー②～⑤で示された各損害、とりわけ算定の難しい⑤環境損害の回復費用をどこまで認めるべきか、損害費用として認められない場合どのような国際支援がありうるか、も重要な論点であろう。

(3) 商船三井の立場

⁴⁵ 前掲(上谷田、注34)、p.51。

⁴⁶ IOPC Funds, Claims Manual(2019 ed.) at https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf (2020年9月14日訪問)

オイルタンカーの登録船主に責任集中されるCLCやFCと異なり、バンカー条約は「船舶所有者(ship owner)」の定義が広いため⁴⁷、登録船主以外が責任を負う余地を残す制度になっている。ただ、同条約では、「傭船者、管理人または運航者は、当該事故が自己の故意または損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為によって生じた場合を除いて、責任を負わない」(3条4項)として過失責任になっており、厳格責任を負うのは登録船主のみである。

本件において、商船三井は定期傭船者であり、船の運航管理は長鋪汽船が行っていた⁴⁸。事故原因の詳細については事故調査報告書を待たねばならないが、現時点までに明らかになっている情報を見る限り、商船三井がバンカー条約に基づいて賠償責任を負う可能性はきわめて低い。バンカー条約は、登録船主にのみに強制保険を課しており、且つ、その規則どおり、長鋪汽船が保険に加入していることから、今回の汚染損害に係る費用は、長鋪汽船およびその保険者に賠償・補償請求されることになる。

ただ、商船三井には、傭船者として、傭船によってもたらされる商業活動の受益者としての「社会的責任」が期待されることは確かである。国際社会が注目しているなか、今回の事故に対する説明責任を尽くすとともに、汚染の除去や損害の回復のサポートなどを通じて、モーリシャスで被害を受けた社会や人々、環境へのこまやかな対応を行うことが期待される。

たとえば、環境 NGO のグリーンピースは、商船三井に対する公開質問状をウェブサイト上に公表し、保険でカバーされない費用の負担、独立した専門家による事故調査、航行ルートの今後の不使用、石油燃料からの脱却等を求めている⁴⁹。前述したように、実際、商船三井自身、事故発生直後からプレスリリースなどを頻繁に公表し、9月には特設ウェブサイトを開設して、日英で情報発信をおこなっているが、日本国内のみならず海外の報道などにも目を配ったさらなるきめ細かな対応が待たれるところである。

(4) 日本政府の立場

これまで述べてきたとおり、今回の事案において、日本は旗国ではなく、公法的規制に基づく義務・責任を負わない。さらに、海洋油濁の損害賠償は民事責任で処理されることとなっており、私法的規制による賠償・補償責任も負わない(海洋油濁は、原子力分野と異なり、国家の残余責任の制度はない)。ただ、バンカー条約第10条では、外国判決を承認する義務が課されている。バンカー条約第10条は、条約締約国の裁判所が下す判決の締約国間の相互承認を規定している⁵⁰。

事故発生時、日本においてバンカー条約は未発効(日本が加盟寄託したのは2020年7月1日、事故発生～油流出日は7月25日～8月初め、発効は10月1日⁵¹)である。ただし今後、モーリシャスでの国内裁判の判決承認が求められたとき、事故発生日は日本への条約発効前だが、条約法条約⁵²上「条約の効力発生前に条約の

⁴⁷ バンカー条約1条3項「船舶所有者とは、登録船主、裸傭船者、管理人および運航者をいう」

⁴⁸ 日本海事新聞記事(2020年08月11日付デイリー版0面) <https://www.jmd.co.jp/article.php?no=259744> (2020年9月14日訪問)

⁴⁹ <https://www.greenpeace.org/africa/en/publications/11934/mauritius-oil-disaster-open-letter/> (2020年9月14日訪問)

⁵⁰ 船舶油濁損害賠償保障法第12条においても、同条約に基づく損害賠償請求について、締約国の裁判所が下す判決が、我が国においても効力を有する旨を規定されている。

⁵¹ 条約への加盟に合わせて改正した国内法(船舶油濁損害賠償保障法)の完全実施も同年同日である。

⁵² 条約法に関するウィーン条約。1969年採択、1980年発効。

趣旨及び目的を失わせてはならない義務」(18条)があることから、バンカー条約10条に基づき(モーリシャスで裁判手続きが進み判決が出た場合には)、例外⁵³を除き、判決を承認する義務があるというべきである。

5. おわりに

本稿では、船舶からの油流出事故に関する法的枠組みを、公法的規制および私法的規制の両面から概説し、2020年7月5日のWAKASHIOの座礁に係る事件に対してこれらの規制が適用されるか否かについて論じた。

第2節(2)で明らかにされたように、公法的規制は船舶からの汚染の防止・軽減・規制措置に対して適用される。公法的規制において主な責任主体とされるのは旗国であることから、今回WAKASHIOの旗国であるパナマは、UNCLOSや関連するIMO諸条約の遵守を問われる立場にある。現段階では、これらの点についてパナマの違反を問う声はないが、今後の事故調査結果によっては改めて検討の対象になる可能性がある。

第2節(3)で扱ったように、今回私法的規制では、一般船舶からの油濁汚染損害を規律する「バンカー条約」、および船主からの賠償・補償額の上限を定めるLLMC1976およびLLMC1996が適用になる。第4節で指摘された通り、バンカー条約に基づく損害賠償請求は、船主である長鋪汽船を相手として、油濁汚染被害が生じたモーリシャスの国内裁判所にて争われることになる。

モーリシャスの国内裁判の行方次第ではあるが、今回の事案にLLMC1976あるいはLLMC1996が適用されるならば、約19億円(LLMC1976)あるいは約69億円(LLMC1996)を上限として賠償額が決定されることになる。今回は船主の本国である日本とモーリシャスの批准する条約が異なるため、賠償限度額についても裁判で決定されていくことになるだろうが、本来被害者救済のためには被害者側および加害者(保険支払い)側双方にとって限度額の予測がしやすい状態であることが望ましい。

被害者救済の面から見れば、今後は世界各国がより保護の手厚いLLMC1996を批准し、賠償額の上限について法的安定性を高めていくことが求められていこう。特に小島嶼開発途上国は、観光や漁業など国内経済における海洋依存度が高いことから、船舶由来の油濁汚染に対して非常に高いリスクを有している⁵⁴とされる。これらの国に対する被害を最大限補償するためにも、当該小島嶼国の条約加入は今後も奨励されるべきだと考えられる。

今回の事故に際して船主(の親会社)である長鋪汽船は、モーリシャス政府が長鋪汽船に賠償請求するとの報道に対して「適用される法に基づき誠意をもって対応していく」との声明を発表した⁵⁵。今後、モーリシャス政府が請求をとりまとめ、交渉ないし国内裁判にむかうことが想定される。

傭船者である商船三井に法的な責任が問われる可能性は極めて低いものの、商船三井は、モーリシャスにおける自然環境保護・回復プロジェクトの実施や、現地NGOへの寄付や基金への基金拠出を表明している⁵⁶。

⁵³ バンカー条約10条によると「判決が詐欺によって得られた場合」と「被告が相当の通告及び自己の主張を陳述するための衡平な機会を与えられなかった場合」を除いて判決は承認される。

⁵⁴ *Supra* note 26 (UNCTAD), p. 1.

⁵⁵ 長鋪汽船「当社船座礁および油濁発生の件第4報」(2020年8月13日付)at <https://www.nagashiki-shipping.jp/2020/08/13/%e5%bd%93%e7%a4%be%e8%88%b9-%e5%ba%a7%e7%a4%81%e3%81%8a%e3%82%88%e3%81%b3%e6%b2%b9%e6%bf%81%e7%99%ba%e7%94%9f%e3%81%ae%e4%bb%b6-%e7%ac%ac%e5%a0%b1/> (2020年9月14日訪問)

⁵⁶ 商船三井プレスリリース「WAKASHIO号事故に関するモーリシャスの環境回復・地域貢献に向けた当社の取り組みについて」(2020年9月11日付)at <https://www.mol.co.jp/pr/2020/20057.html> (2020年9月14日訪問)

日本政府は今回の事故にあたって国際緊急援助隊を派遣し、中長期的な視点で協力を進める旨を表明している⁵⁷。9月7日に行われた日本の外務大臣とモーリシャス首相との電話会談においては、モーリシャスの要望をもとに、事故再発防止策、汚染された環境の回復・再生とモニタリング、地域住民の生計回復のために支援を行っていく旨が表明された⁵⁸。今回の事故において、日本政府は主だった責任主体ではない。ただし、海運への依存度が高い⁵⁹海洋国家として、国際協力を通じて世界の海上輸送に係る安全性確保を推進していくことの重要性は、今回の事故を通じて改めて認識されたといえよう。長鋪汽船、商船三井、そして日本政府の真摯かつ継続的な対応を、今後も期待したい。

※本論考は、海洋政策研究所に所属する研究員の助言・協力の下執筆したものです。

⁵⁷外務省報道発表「茂木外務大臣とジャグナット・モーリシャス首相との電話会談」(2020年9月7日) at https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/press6_000668.html (2020年9月14日訪問)

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ 貿易量(輸出入合計)の99.6%(2019年、トン数ベース)を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち63.1%の輸送を日本商船隊が担っている。国土交通省『海事レポート2020』(2020年7月)27頁。