

油濁損害の賠償制度と最近の動向

弁護士 中村 哲朗

我が国の船舶からの油濁損害の民事賠償に関する制度は、大きく、以下の2種類に分かれる。本稿では、これらの制度の概要と最近の動向について説明したい。

- (1) タンカー油濁—原油・重油輸送タンカーからの油流出損害に関するもの
(船舶油濁損害賠償保障法のタンカー油濁に関する部分。以下、「油賠法」)
- (2) 一般船舶油濁—上記以外の一般船舶からの油流出損害に関するもの
(油賠法の一般船舶からの油濁に関する部分及び船舶所有者等の責任の制限に関する法律。以下、「船責法」)

タンカー油濁

沿革と概要

1967年、12万トンの原油を積載したタンカー、トリー・キャニオン号が英国沖で座礁し、在来の不法行為・責任制限制度ではカバーし得ない被害が発生した¹。この事故を契機として、国際海事機関(当時IMCO、現在IMO)において、タンカーの油流出量の抑制策が検討され、1973年に海洋汚染防止条約(MARPOL)が締結された²。一方で、IMCOと船主(P&Iクラブ)は、いずれも事態を憂慮し、タンカーによる油濁事故について従来の責任制限額を引き上げることとした。条約としての69年民事責任条約(以下、「CLC69」)³であり、タンカー船主間自主協定であるTOVALOP⁴が、それである。一方、これ以上の責任制限額の引き上げが見込めない状況で荷主たる石油会社は、それを越える一定額までの補償を彼らが拠出する基金によって補償することとした。これが条約としての71年基金条約(以下、「FC71」)⁵であり、荷主間自主協定としてのCRISTAL⁶である。以降、CLC/FCによる油濁補償制度は限度額の引き上げにより拡充され、CLC/FC92(2003年追加基金については後述)が最新のもの

¹ 主要なタンカー油流出事故について—http://www.mlit.go.jp/kaiji/seasafe/safety11_.html

² 我が国では海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(昭和45年法律136号)が制定された。

³ 1969年の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the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969

⁴ 油汚染に対するタンカー所有者の責任に関する自主協定Tanker Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution

⁵ 1971年の油による汚染損害の補償のための国際油濁基金の設立に関する国際条約the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971

⁶ クリスタル協定 Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL)

である⁷。一方、CLC/FCが多くの国により採用されるまでの暫定的制度として発足した TOVALOP/CRISTALは役目を終え、1997年2月に解消され、それ以降の油濁事故には適用されないこととなった。

CLC/FCにおいては、一定限度額まで、船主およびその賠償責任保険者（主にP&Iクラブ）が油濁損害を補償する。CLC/FCの責任限度額については、別図参照⁸。現行CLC92の責任限度額を超える損害が生じた場合には、その超過分を荷主（石油会社）が拠出する基金により補償する。FC92はこの基金を創設する条約である。その補償は全損害が203百万SDR（約365億円@¥180/SDR以下、同じ換算率を使用）に至るまでなされる（別図参照）。この補償責任の分担により油濁損害の完全補償を目途している。油濁に至る船員・船主の過失の程度などの些細な事情によってこの補償が区々になるのは不相当であり、それゆえに、基盤となる船主の油濁に対する責任は無過失責任に極めて近い厳格責任として、船舶所有者のみに責任が集中することとしている。

すなわち、船舶所有者のみが責任を負う⁹こととして、責任を集中させる一方、厳格責任とし、戦争・内乱・暴動、異常な天災地変、第三者の悪意、また航行施設などの公的機関の管理の瑕疵のみを原因とする極めて例外的な場合以外、無過失でも責任を負う¹⁰。「異常な天災地変」には、強力な台風程度は含まれない¹¹。学者は「突然の海底火山の爆発」などを挙げ、漁業組合をしばしば代理する有力な弁護士の一人は、「人工衛星の落下」以外の事例を想像できないと言う。また、船主の「故意」ないし「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為」を原因とする場合にのみ、船主は金額無制限の責任を負うこととなる¹²。この無謀行為は、重過失よりも更に故意に近い概念で、一般にこのような事例を想定するのは困難である。船主に責任を集中させると同時に、船主には賠償保険（主にP&Iクラブ）の付保が義務付けられており、本邦の港に入港する限り、この保険締結証明書を保持しなければならない。この保険について、被害者はP&Iクラブに直接請求ができる¹³。

このような制度により、油濁による第三者の被害を補償する制度は極めて安定したものとなるが、これは従来の伝統的な不法行為制度—可責性のある当事者にその限度で損害を賠償させる—と基本的態度を異にする。現代社会においては、発生しうる損害及び責任について

⁷ 条約正文については<http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf>

⁸ 油賠法6条

⁹ 第2条5号。法3条4項。ここでいう船舶所有者は登録船舶所有者のみである。

¹⁰ 法3条1項。

¹¹ ナホトカ号事件で、船主は冬の日本海の悪天候を「異常な天災地変」と主張したが、到底裁判所の認めるものではなかった。

¹² 法3条4項および5条

¹³ 法15条

の保険が広く普及しており、非難されるべき当事者に責任を負担させても、非難されるべき行為に対する制裁とはなり難い。制裁を厳しくすることは、その当事者ないしその属する集団についての保険料の増加、ひいては、その集団（ここでは船主）のサービス価格（ここでは運賃）の上昇—したがって、サービスを受ける者（ここでは荷主）の負担増—につながりかねない。保険制度による補償と費用転嫁が完全に行われると仮定すれば、非難されるべき当事者の責任の軽重にかかわらず、負担は常にサービスを受ける者の負担となるが、この中間に社会全体の経済的効率の最も高い限界点があるはずであり、これが最も効率の良い被害者補償および環境保全のための方策になる。このような考え方が、現行のタンカー油濁賠償制度の背景にはある。

責任と保険の連携を基盤とする船主—P&I クラブ—荷主の適正負担を前提とする制度は、原油重油などの運送については船主—傭船者—荷主の間に、石油会社メジャーを中心とするピラミッド的な系列構造が経済的に形成されているがゆえに機能しやすい。これを前提とするゆえに、この第三者補償制度は、このような系列構造の枠内の船舶輸送に限定せざるを得ない。

すなわち、油賠法は、不揮発性油¹⁴の撒積輸送を目的とする船舶¹⁵（原油・重油輸送タンカー）からの貨油・燃料油の流出¹⁶ないし流出のおそれ¹⁷が条約批准国（その経済水域を含む¹⁸）で発生した場合に適用される。原油・重油輸送タンカー以外からの燃料油流出には適用されない。逆に原油・重油輸送タンカーからの燃料油流出であれば、燃料油が不揮発性油でない場合にも油賠法が適用される¹⁹。

油濁防除費用

損害には、油流出による第三者損害と共に、油濁防除費用（特に船主の出捐した費用²⁰）を含む。船主は自主的油濁防除費用について基金に請求できることとなる。船主は、これにより責任限度額を上限と考えずに、躊躇なく合理的な油濁防止措置を自主的にとることが出

¹⁴ 原油、重油、潤滑油その他の蒸発しにくい油で政令で定めるもの。船舶油濁損害賠償保障法 2 条 3 項、同施行令 1 条

¹⁵ ばら積みの油の海上輸送のための船舶類。船舶油濁損害賠償保障法 2 条 4 項

¹⁶ タンカーからの貨物油・燃料油の流出であれば、貨物油を運送中でなくても良い。船舶油濁損害賠償保障法 2 条 6 項イ参照。実務上は、2-3 航海の貨物油でないものの輸送の後は、本項でいうタンカーでなくなると解されている。

¹⁷ 船舶油濁損害賠償保障法 2 条 6 項口は油の流出「損害の原因となる事実が生じた後にその損害の」防止軽減措置費用もタンカー油濁損害であるとしており、この原因となる事実には流出の可能性が切迫している場合を含むことになる。

¹⁸ International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 によって沿岸国の排他的経済海域での油濁防除措置を行う権利が認められている。

¹⁹ 法 2 条 6 号イおよび施行規則 3 条

²⁰ 法 2 条 7 号、36 条

来る。

ここでいう油濁防除費用とは、油濁損害又は油濁損害をもたらす重大かつ急迫した脅威を生じさせる原因事実が発生した後に油濁損害を防止しまたは最小限にするためにとられた合理的措置である²¹。これには、沈船・座礁船からの油採取、油処理剤の使用、油流出の監視などあらゆる形態の油濁防除措置が含まれる。油濁防除措置及びその費用は合理的でなければならないが、この合理性は当該油濁防除措置が油濁損害を防止・軽減する効果に照らして判断される。この判断は当時の状況に鑑み、技術的、客観的になさなければならない。当時の事実関係を前提として、当該防除措置が油濁防止・軽減に役立たないことが予見可能な場合は、合理的な油濁防除措置として認められない²²。この基準は本邦裁判所が不法行為における損害防止軽減措置について考慮する場合とほぼ同様である。具体的には、油流出の場合の沿岸の蒙る被害・経済的損失・油防除費用、油流出及び油濁損害の可能性及び程度・態様、当該防除措置および他の措置の成功可能性・費用、当該防除措置自体による油濁の可能性・程度などを考慮することになる²³。

なお、油濁防除費用に関し、救助費、特に1989年海難救助条約の14条報酬(特別補償)ないしLOF2000でのSCOPIC報酬がこれに該当するかの問題がある²⁴。14条報酬(特別補償)はアモコ・カジス号事件を契機に、環境保全のための救助者の行う救助活動にインセンティブを与え環境保全に資することを目的とするものである²⁵。タンカーの座礁などの場合に救助者が救助活動を行うとすれば、その活動の一部は流出油清掃作業ないし油濁防除作業を含み得る。CLC92は、切迫した重大な油濁の危険がある場合の油防除対策費用を基金に対する請求の対象となる油濁損害と認めている。したがって、救助者の活動の一部がこのような油防除費用に該当する限り、CLC/FC92上の油濁損害となり得る²⁶。しかし、救助者の油防除作業は主目的たる被救助財産の救助に付随して必要限度で行われるものであり、そうでなければ、特別補償ないしSCOPIC報酬算定の基礎となる作業に含ませるべきでない場合が多いものと思われる。したがって、特別補償ないしSCOPIC報酬の全部または一部がCLC/FC上の

²¹ CLC92, Articles1.6 -1.8, FC92, Article 1.2, 2003 Protocol Article 1.6

²² IOPC Claim Handling Manual: 92 Fund/A.11/24. 国際油濁基金のサイト<<http://www.iopcfund.org>>より取得可能。ナホトカ号事件で、国が1号業務命令によりとった仮設道路の建設が合理的な措置として認められるか、が当時問題となった。しかし、仮設道路により船首部への接近が容易となり、油抜作業の効率が高まったことが後に判明した。

²³ 71FUND/WGR.7/9/1

²⁴ 本邦は批准していないが我国でしばしば使用される日本海運集会所書式の海難救助契約は、この条約およびLOF2000/SCOPICの考え方を採用して改訂された。< <http://www.jseinc.org/document/salvage/index.html> >

²⁵ 豊村誠二訳「LOF2000とSCOPICの解説」解題105頁以下(拙著)参照

²⁶ 基金は、事案に照らしてその作業の目的をチェックし油濁損害に該当するかどうかを判断すべきとする(71Fund/Exc.52/9)。

油濁損害と認められる例は少ないと考えるが、要は事実問題である²⁷。

2003年追加基金

上記FC92による135百万SDR(約243億円)への上限額の引き上げ後、1999年にはエリカ号油濁事故が発生し、第3段基金条約(FC92に対する追加基金)の創設が検討されていたが、更にその後の2002年10月に被害補償総額が約1000億円を超えるプレスティッジ号の大規模油濁事故がスペイン沖で発生した。このような大規模油濁事故にも対応するため、2003年5月にはIMOによりFC92の上限額が高められる²⁸と共に、原油、重油等の受取人が拠出する追加基金創設についての議定書(2003年追加基金)²⁹が採択された。これにより、補償総額は、CLC/FC92により支払われる金額(上限203百万SDR・約365億円)を含めて、最大750百万SDR(約1,350億円)になった。本邦は、これらを批准し、改正油賠法の一部として2005年3月より施行されている。

TOPIA/STOPIA

上述のように、CLC/FCによる油濁損害賠償制度は、民事責任と保険のバックアップを背景に船主/P&Iクラブと荷主石油会社/基金による公平かつ効率的な負担により油濁被害の完全補償を目的とするものである。CLC/FCは現在まで十分その機能を果たしてきたと言えるが、度重なる大事故により石油会社側の負担が不均衡に重いのではないかと、との疑問が生じてきた。船主責任限度額の引き上げの機運がそれであり、一方で船主に対する非難が強まりかねない懸念が生じた。

STOPIA/TOPIA³⁰は、このような状況下で船主が自主的により多くの補償金を負担することにより、CLC/FC92および2003年追加基金の対象となる締結国での油濁事故の補償に対する船主/P&Iクラブと石油会社/基金の負担が総額で折半となるように調整する制度である。ただし、92CLC/FCによる補償が国際油濁基金の管理を通して機能してきたことは疑いなく、よって、この制度自体は温存し、船主サイドからの追加拠出は、P&Iクラブの国際油濁基金

²⁷ 2006年11月に衝突し油濁が生じたタンカー-S丸の場合、CLC/FCが適用となるが、S丸の海難救助は、油抜き取り防除作業を重要な一部として含んだが、主目的は救助であり、CLC/FC上の油濁防除費用とは認定しがたい。

²⁸ Resolution: Adoption of Amendments of the Limits of Compensation in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

²⁹ Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992

³⁰ 正文および翻訳については、日本船主責任相互保険組合のweb-site <<http://www.piclub.or.jp>>参照。

に対する補償という形式をとることによって、CLC/FCに対する影響を最小限にすることとした。

STOPIA は、全世界タンカーの隻数の約 4 分の 3 にあたる約 3 万トン未満（正確には 29,548GT以下）のタンカーを対象に³¹、CLC92 で定める船主責任限度額を超える 20 百万 SDR（約 36 億円）までの金額をP&Iクラブが基金に支払う³²船主クラブ間協定である（別図参照）。2005 年 2 月に発効するに至った。例えば、1 万国際総トンのタンカーの油流出事故により 50 億円の油被害が生じた場合、CLC/FC92 によれば、船主責任限度額は約 14 億円であり、それを超える 36 億円は、基金による補償となる。STOPIAは、上記 20 百万SDR (36 億円) と責任限度額約 14 億円の差額約 22 億円までをP&Iクラブが基金に補償する制度である。したがって、この事例では、最終的に、36 億円が船主P&Iクラブの負担、14 億円が基金の負担となる。

一方、TOPIAは全てのタンカーによる 2003 年追加基金締結国での油濁事故を対象とし、2003 年追加基金による追加基金のうち 50%をP&Iクラブが基金に補償する制度³³である（別図参照）。例えば、2002 年 11 月発生 of プレスティッジ号（約 42,800 総トン）による油濁事件では、増額前のCLC92 による責任限度額は約 18.9 百SDR（約 34 億円）であり、それを超える 135 百 SDR（約 243 億円）までの 116 百SDR（約 209 億円）を増額前のFC92 で負担する。損害額は 1000 億円を超えるとされている。2003 年議定書・追加基金とTOPIAの適用がない同事件では、約 34 億円を船主が約 209 億円を基金が負担して補償不足で終了することになる。同事件が、現在発生したとすると、増額されたCLC92 の船主責任限度額約 51 億円を超える部分のうち、増額されたFC92 の上限額約 365 億円までの約 314 億円をFC92 基金が、（損害 1000 億円として）それを超える約 686 億円を 2003 年追加基金が負担する。後者の 50%たる約 343 億円をP&Iクラブが基金に補償し、よって最終的に、約 394 億円がP&I負担、約 606 億円が基金負担となる。

STOPIA/TOPIAいずれにも、負担金の見直し・協定修正規定がある³⁴。すなわち、発効後 10 年経過時、及びその後 5 年毎に、船主/P&Iクラブ、石油会社/基金いずれかのCLC/FC92 及び 2003 年追加基金に拠出した 2006 年 2 月 20 日以降のクレーム累積総額の比率が 55%を超えた場合には任意に、60% を超えた場合は強制的にSTOPIA/TOPIAによる負担が修正されることとなる。

³¹ STOPIA I条

³² STOPIA IV条

³³ TOPIA IV条

³⁴ STOPIA VIII条; TOPIA VIII条

STOPIA/TOPIAの対象となる船舶は、あくまでIGP&I³⁵加盟のP&Iクラブの組合員となっており、IGP&Iのプール協定を通じて再保険に付されている船舶に適用になる³⁶。一方、内航タンカーはIGP&Iプール協定の対象ではないので、任意にSTOPIAに加入することになる³⁷。2007年2月始期の保険期間において、全IGP&I加盟のP&Iクラブ所属のSTOPIAの対象となる約3万トン未満の小型タンカー6058隻のうち378隻がSTOPIAに加入していない。このうちの本邦内航タンカーの比率は高く、日本船主責任相互保険組合加盟の本邦内航タンカー約620隻のうち、約250隻(約40%)がSTOPIAに加入しており、約370隻がSTOPIAに未加入である。2006年11月、小豆島西方で内航タンカーS丸(199トン)はB号と衝突し、油流出が発生し、海苔養殖施設などに被害を与えた。S丸の油濁事故についての責任限度額は約8億円であり、これを超える損害が予測されている。上記STOPIA加盟船であれば、超過額は最終的にP&Iクラブの負担となるが、S丸はSTOPIAに加盟していないため、超過額は基金の負担となる。

一般船舶油濁

船主責任制限制度

上述のように、船主P&Iクラブ—荷主の適正負担を前提とする第三者補償制度は、船主—荷主の間に、ピラミッド的な系列構造が経済的に形成されているがゆえに機能しやすいが、このような系列構造が形成されていない一般船・白物タンカーによる油濁や危険物による汚染損害には成立し難い。原油・重油輸送タンカー以外の白物タンカーや一般貨物船からの油濁については、CLC/FCによる油濁損害補償制度は適用されない。従来 of 不法行為制度の下に、船主の過剰負担を避けるために船主の事故に対する責任の総額を制限する制度がとられている。被害者にとっては、船主が責任制限できる債権の範囲と責任制限額が最大の関心事となる。

燃料油による油濁

IMOにおいてCLC92の草案の議論がなされているときに、この原油・重油輸送タンカー

³⁵ <<http://www.igpandi.org>>

³⁶ STOPIA III条(B); TOPIA III条(B)

³⁷ STOPIA III条(D)

と他船舶との油濁損害賠償に関するギャップが問題とされ、2001年、一般船舶からの燃料油による汚染に関し船主の責任を厳格化しCLCと同レベルの責任とするバンカー条約³⁸が採択された。しかし、責任制限額以上の損害について燃料油関係者(定期傭船者、荷主など)の追加補償を求めることはできず、従来の責任制限制度に依拠せざるを得ない³⁹、また、CLC/FCにおけるような船主への責任集中も適当でなく、厳格責任を負う船主と他の不法行為責任を負う者は連帯責任を負うこととした。一方、1000総トン以上の船舶に保険契約締結を強制し、これにより責任制限額までではあるが、補償の安定化を計っている。ここでは、強制保険契約により、多くの場合に被害者が船主にのみ補償を求め他当事者に補償を求めないことが期待されている。この条約による補償を充実せしめるため、IMOは付帯決議として締結国が96年議定書の批准を行うことを勧めている。

バンカー条約は未だ発効するに至っておらず⁴⁰、本邦は、2004年4月に油賠法を改正するときにその内容を網羅し、これは2005年3月より施行されている。バンカー条約と異なるのは、100総トン以上の船舶に保険契約締結を強制している⁴¹ことであり、これは、主に本邦国内及び近海を就航範囲とする多くの199総トンクラスの船舶を対象としたいがためである⁴²。

改正油賠法は、燃料油による油濁損害を厳格責任としているが⁴³、他の損害は、伝統的な過失責任による。したがって、本船が錨泊中に他船の過失で衝突し、座礁して油が流出し油防除作業と共に油抜きを行い、その後、撤去がなされたような場合、油抜き完了までの期間の漁民の休業損失は、無過失責任で本船と過失ある他船が連帯責任を負うが、(油濁損害のおそれがなくなったと仮定すれば)その後撤去までの期間の休業損失は、本船側に過失がないので、他船のみが責任を負うことになる。

³⁸ 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International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 ("The Bunker Convention")

³⁹ 油賠法 39条の3

⁴⁰ 18カ国が批准しそのうちの少なくとも5カ国の各登録船舶の総トン数が100万総トン以上であることが発効の要件である。英国、ドイツ、ギリシャなどが加盟しているが本邦は批准していない。

⁴¹ 油賠法 39条の4：バンカー条約などの国際的動向と並行して、本邦では、2002年12月、北朝鮮船籍のC号が茨城県日立港沖で座礁し、撤去・油防除費用を県と国が負担。当時、10隻以上の座礁船が本邦内で放置されていた。本邦のバンカー油濁に関する油濁損害賠償保障法改正は、保険契約締結の強制については、当初、県の条例の制定から始まり、それが国の法律にまで発展した経緯を持つ。

⁴² 例えば、オーストラリアは400総トン以上の船舶に保険契約の締結を強制している。

責任制限額

責任限度額は船責法の定めるところによる(別図参照)⁴⁴。すなわち、一般船舶からの油濁については荷主からの船主責任制限額以上の損害についての追加補償はない。船責法の責任限度額は時代と共に上昇してきたが、それでも、大規模油濁事故の場合には、不足な場合がしばしば生じる。

責任制限債権の範囲

また、責任制限の枠に入る債権は、油濁損害のみでなく、他の第三者損害・他船や他物の損害や貨物損害を含む。一方、CLC/FC適用の場合と異なり、船主自身の油濁防除費用などは責任制限債権とならない。

例えば、貨物船(責任制限額3億円)が座礁し燃料油が流出し、船主(P&Iクラブ)が2億円の防除費用を出したが漁業者に5億円の漁業被害が出た場合、漁業者の回収額は3億円となる。一方、船主(P&Iクラブ)が油防除を渋り、県など地方公共団体が2億円の防除費用を出し、同じ5億円の漁業被害が発生した場合には、漁業者の回収額は、3億円×(5億円÷7億円)=約2億円になる。また、本船上の貨物に損害が生じ航海過失免責の適用のない場合とか、他物を損傷した場合などには、漁業者の回収は更に少額となる。

不揮発性油以外のLNG/LPGその他の有害危険物の汚染については、1996年5月にHNS条約⁴⁵が採択され発効を待っている⁴⁶。本邦は、未批准で、本年4月にその前提となるOPRC HNS議定書⁴⁷を取り入れた改正海上汚染防止法が施行された。

⁴³ 油賠法 39 条の 2

⁴⁴油賠法 39 条の 3

⁴⁵ 危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約 International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea

⁴⁶ IOPC Fund Annual Report 2006 47 頁以下

⁴⁷ 2000 年の危険物質及び有害物質による汚染事件に対する準備、対応及び協力に関する議定書: Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution incidents by Hazardous and Noxious Substances

なお、海上保安庁の防除措置費用、および海上保安庁から委嘱を受けた海上災害防止センターの1号業務の費用については、この債権は、船主の行うべき油防除措置費用の代替費用であるから責任制限債権とはならない―別途その枠外で請求徴収できる―と考える説⁴⁸と、この債権も責任制限債権となる―責任制限金額から被害を受けた漁業者などの他の責任制限債権者と平等に支払いを受ける―と考える説がある。これについて責任制限債権如何が争われた裁判例は見当たらない。

油濁防除か撤去かという点も、実務上しばしば問題となる。撤去義務は、公法上、港湾法、海上汚染防止法、海上交通安全法、海岸法、国立公園法などに根拠を持つが、各々、要件は異なる。海上汚染防止法が最もしばしば依拠される。油汚染のおそれがある場合とそうでない場合とは根拠条文が異なる⁴⁹。P&Iクラブは、法的義務が存在して初めて填補をする。船舶が沈没し油汚染のおそれある場合には、海上保安庁、港湾当局などの要請に対し、船主は油抜作業か船骸撤去かの選択を迫られる。通常、船舶の二重底燃料タンクに重油が残存する場合、その完全抜取は至難であり、船骸そのものを撤去する方が容易な場合もあり得る。2002年、S号はタンククリーニング中に瀬戸内海にて爆発し、水深約50mの海底に沈没した。S号の油抜きを十分に行うよりも撤去の方が容易との判断から、S号は撤去されるに至った。A号は2005年8月、K号は2006年7月、瀬戸内海において衝突の後沈没しやはり水深50m程度の海底に沈んだ。A号およびK号いずれも、鋼材などの貨物を積載しており、完全撤去はS号より至難であると思われる。二重底残油の十分な油抜き取りも至難であり、未だ撤去はなされていない。

船主に対する求償

また、船舶が便宜置籍国で1隻1社で設立・所有されている場合、その船舶が座礁し全損となり油汚染が発生した場合、漁業者など被害者による船主の責任追求、回収には多大の支障を生じる。

一杯船主の場合には、船主が本邦での差押をおそれて、本船の就航区域を変更する場合もあり得る。本船差押のための先取特権は、事故（債権発生）後1年間で消滅するから、その後、本船が本邦に寄港しても、差押できず、所有者が変更されていれば、仮差押も極めて困難である。本船・姉妹船が本邦に寄港しない場合には、被害者は、海外で本船差押等の手続

⁴⁸ これにより、船主の責任制限手続が開始されても、国は責任制限債権の届出をせず、責任制限手続と離れて船主に費用請求を行っている例があるが、船責法は予備的に責任制限債権の届出を行うことを禁じていない。

⁴⁹ 同法39条以下と40条を比較。

をとる必要が生じる。しかし、その場合の責任制限は、当該地の責任制限法が適用されるのが通常であり、LLMC96年議定書を批准しておらず責任制限額が低額の国であれば、当該地での回収額は著しく減ることになる⁵⁰。

2002年3月、A号はK丸と衝突沈没し、A号からは油が流出したがA号船主およびP&I保険者は十分な油濁防除措置を行わず、漁業者及び市町村は協同して油防除作業を行った。K丸船主は責任制限手続を開始し、漁業者および市町村はこれに参加、債権届をしたが、補償には不足を生じた。A号は便宜置籍国の会社が所有し姉妹船はなかった。市町村はA号登録船主、実質所有者とみられる中国船主、およびP&I保険者に対し訴訟を提起し、長期間の外国送達手続の後、幸いP&I保険者が出頭したので、これと和解することで、損害の補償を受けた。この案件では、実質所有者が居り、法人格否認の法理の適用ができる関係にあった。また、P&I保険者が、補償額を斟酌して、和解に応じたことも幸いであった。更に幸いにも、漁業者の漁業被害が少なく、また、漁業者の油防除作業を地方公共団体がそれによる防除作業と位置づけ報酬として一部支払いをしたことなどにより、漁業者の損害額でK丸に対する請求で回収不足となった金額が低く抑えられた。

保険会社に対する求償

油賠法の改正により、100総トン以上の船舶については、一般船舶油濁損害賠償契約を締結し証明書を本船に備え置かなければ本邦内の港ないし瀬戸内海などの特定海域に出航できない⁵¹が、これでも本邦沿岸を通航するのみの船舶にはこの義務はない。また、船主P&Iクラブが、油濁防除に尽力しない場合の有効な対抗策にはなり難い。更に、この保険契約締結および証明書備置義務は、保険契約の締結を要請するのみで、被害者のP&Iクラブに対する直接請求を認めているものではない⁵²。

債権者代位の法理に基づき船主に対する訴訟と共に船主に代位してP&Iクラブに対する保険金請求権を行使しP&Iクラブも被告として訴訟提起すればよいとの議論はある。しかし、P&Iクラブの定款には、先行支払条項 (paid to be paid clause) があり、先に船主が現実の支払をしなければ、P&Iクラブの填補は出来ない⁵³旨定めているので、P&Iクラブは、先行支払条項は有効であり、支払がなされていない損害については填補できないと主張するかもしれ

⁵⁰ ちなみに、本邦近隣国で96年議定書を採用している国はなく、中国、韓国、香港、シンガポールは76LLMCであり、台湾は船価主義、韓国は76LLMC未批准で同様の国内法を有しているが、本船旗国の責任制限法が適用される。

⁵¹ 油賠法39の4

⁵² 油賠法15条の直接請求に該当する規定は一般船舶にはない。

⁵³ 理屈を言えば、船主が高額の賠償金支払できず倒産すれば船主支払はないからP&Iクラブにも填補責任はないことになる。

ない。これについての本邦の裁判例には、先行支払条項を有効とするものとの場合には適用されないとするものの双方がある。

また、通常、P&Iクラブ定款には、船主のP&Iクラブに対する請求について、専属管轄/仲裁条項があり、それを有効と考え、漁業者は関係P&Iクラブの本拠地である英国などで訴訟などを起こさなければならなくなる。ちなみに英国では、上記先行支払条項の有効性が最高裁により確定している。このような抵抗を示すP&Iクラブを締結を強制される保険契約の保険者として承認された者⁵⁴から外すという手段が想起されるが、その行動が善意の法的解釈に基づくものである限り、容易にリストから外すことは困難であろう。

⁵⁴油賠法 39 条の 5, 2 項

[タンカー及びノンタンカーの賠償額・補償額]

