

## 参考5 . 油濁事故・賠償請求のための初期対応について

### 目 次

- 1 . 相手船についての情報収集
- 2 . 相手船関係者についての情報収集
- 3 . 現認書の取付け・資料の保存
- 4 . 弁護士の起用の検討
- 5 . 保証状 ( LETTER OF GUARANTEE )
- 6 . 相手船サーベヤーへの対応
- 7 . 損害額の取り纏め
- 8 . 請求書の送付
- 9 . 示談交渉
- 10 . 示談協定書の作成
- 11 . 示談金の受領

資料5 - 1 . 現認書

資料5 - 2 . 英文現認書 ( CONFIRMATION )

資料5 - 3 . 英文保証状 ( LETTER OF GUARANTEE )

## 油濁事故・賠償請求の為の初期対応について

「港に停泊中の船舶から重油が流出した。」このような緊急事態が発生したとき、どう対応したらよいのか。相手船とはどう折衝したらよいのか。

相手船が地元の漁船であれば、加入している漁船保険組合（全国の49箇所に漁船保険組合があります。）が対応することになりますが、その他の船舶、特に外国船で船主の特定ができないような場合にはとまどうことになります。

今回、（財）漁場油濁被害救済基金から、油濁事故が発生した場合の初期対応について執筆するよう依頼を受けました。私は、現在、漁船保険中央会・賠償審査部に所属しておりまして、漁船P&I保険の再保険審査業務を主に担当しています。このため、商船・外国船舶との衝突事故に関して、損害保険会社やP&Iクラブ側と数多く賠償交渉を重ねてきました。本文は、そのような経験に基づいて、油濁損害事故が発生した場合に、漁業協同組合が初期において対応すべき適切な措置について取り纏めたものでありますことを、ご了承ください。

### 1. 相手船についての情報収集

相手船に関する情報をできるだけ多く収集することが、後々の交渉の重要なポイントとなります。このため、油濁事故が発生した場合、漁業協同組合は、速やかに漁連へ事故状況等を連絡することが必要です。また、海上保安部への通報も忘れてはなりません。相手船から船舶国籍証書（写）を取付けると共に、漁連、保安部を通じて相手船に関する情報の収集に努めるべきです。

万一、それができない場合には、少なくとも相手船につき、次の情報は早急に収集する必要があります。

船名（外国船の場合には、正確なスペル）

船籍港

トン数

船種（貨物船、タンカー、コンテナ船等）

これらの情報を基に、大抵の船舶は漁船保険中央会において、ロイズレジスター（Register of Ships, Lloyd's Registers）により、その詳細が分かります。最寄りの漁船保険組合を通じて漁船保険中央会・賠償審査部に照会戴ければ、調べることができます。

上記レジスターに載っていない船舶や載っていても船主の住所・連絡先が不明の船舶については、関係先とも協議の上、専門の弁護士に相談することをお勧めします。

### 2. 相手船関係者についての情報収集

相手船船主及び保険関係についても、知っておく必要があります。

船主（住所、電話番号、FAX番号）

船籍がパナマとかリベリアのようなときは、便宜置籍船でありますから、実質的な所有者が日本にある場合が多いことも覚えておいて下さい。

外国船との衝突事故の場合、レジスターには加入保険会社のデータは載っていないので、漁船保険では、速やかに相手船主宛FAXにて「加入保険会社名、保険内容及び保証状発行（後記5参照）の可否」を知らせるよう連絡しています。

大部分のケースでは、保険会社から「保証状を発行するので、本船の差押をしないでほしい。円満に話し合いで解決したい。」旨の回答があります。油濁損害に係る賠償責任は、当然のことながら、法律上は加害者たる相手船主が負う訳ですが、実際は、加入保険会社が対応することになります（保険会社から依頼を受けたサーベヤーの場合もあります）。従って、以後の賠償交渉は、回答のあった当該保険会社との間で行う

ことになります。

保険会社、保険代理店（住所、電話番号、FAX 番号）

船主の油濁賠償責任をカバーする保険は、P & I 保険と云われる保険であります。

その主な保険会社（P & クラブと呼ばれる。）は、次の通りです。

英国の P & クラブ プリタニア、ロンドン、ノースオブイングランド  
シップオーナーズ、スタンダード、スチームシップ  
ユーケイ、ウエストオブイングランド

ノルウェー ガード、スクルド

日本 日本船主責任相互保険組合（ジャパン・ピーアイ）

外国の P & クラブの場合、日本（東京・神戸）に保険代理店を設置しているところもあります。

なお、最近、損害保険会社の中には、P & I 保険の引受を行う会社もでてきましたし、韓国においても P & クラブが創設されたとのことであります。勿論、漁船保険組合においては、漁船に係る P & I 保険の引受を行っており、全国で 22 万隻余の加入を載いております。

### 3. 現認書の取付け・資料の保存

相手船の加入している P & クラブ等から何も連絡が無い場合に、取敢えず現場ですべきことは、相手船の船長から現認書を取付けることです。船長は、船籍港外においては、船主を代理する権限を有しております（商法第 713 条参照）。相手船の責任に具体的に言及した現認書を参考までに別掲します（資料 5 - 1、2）。

当該現認書は、「油濁事故発生の確認」及び「事故の責任が加害船舶にあることの確約」をさせるものですが、その場で後者について認めさせるのは困難を伴いますので、事故発生の事実確認だけでもさせることができれば満足すべきです。

現場の写真、ビデオ等を撮ることや事故状況のスケッチ等を心掛けて下さい。この場合、撮影日時・撮影場所・撮影者を記録しておくべきです。

事故発生当初から事故に関する資料は、全て保存しておく必要があります。いうまでもありませんが、人間の記憶は時間の経過と共に薄れてしまいます。事故当初に、はっきりした記憶があったのに、これが散逸してしまうのは自然の理であるからです。油防除に出動した漁船数・人数及び被害の程度・数量等を具体的に記録しておいて下さい。

### 4. 弁護士の出用を検討

油の流出量が膨大な場合であって、重大な損害（防除費用・海産物損害）を伴うとき、相手船に P & I 保険の裏付けのないときなどには、弁護士の起用を検討します。

特に、相手船が P & I 保険未加入船の場合で二度と日本に入港することの無いような船舶のときには、弁護士を起用し、相手船の差押を早急に検討すべきであります。そうしないと賠償金の回収がはかれないケースもでてきます。

なお、差押に関して付言すると、船舶の運航に伴って生ずる債権には、船舶先取特権が付与されております（船舶の所有者等の責任の制限に関する法律第 95 条、油濁損害に基づく債権については油濁損害賠償保障法第 40 条参照）。先取特権者は、当該船舶が現存している限り、その換価金につき優先弁済権を持ち、競売の申立をすることができます。但し、この先取特権は、事故発生後 1 年を経過したときには消滅しますので、注意が必要です。

油濁損害を惹起した外国船舶の船齢が古くて船の価値が無い場合や当該船舶が座礁又は沈没した場合などは、相手船舶を差押さえたくとも、それができない悲惨な結果となります。又相手船主が当該座礁船舶の所有権を放棄するというような強硬手段に出てくることもあります。そのような場合には、防除費用・海産物損害の回収の他

に、「船骸撤去」(所謂放置艇の問題)についても頭を悩ませられることとなります。

何れの場合にあっても、専門家の手をかりて時間をかけて粘り強く交渉を続けることを覚悟せざるを得ません。

実務上、相手船舶を差押さえても、競売まで手続が進むケースはほとんどありません。差押の目的は、あくまで相手船舶側から保証状を取付けることにあることを知っておいて下さい。

## 5 . 保証状 ( LETTER OF GUARANTEE ) の取付け

相手船側が外国船の場合には、賠償を確実にするために P & クラブが発行する保証状を取付けるのが一般的であります ( 資料 5 - 3 )。保証状は、加害船主に代わって P & クラブが賠償金の支払いを保証するものであり、その他、管轄裁判所、保証金額 ( 保証の限度額であって、支払額で無いことに注意下さい。 )、責任制限・防衛権の留保等々について記載されています。万一、P & クラブからの保証状が取付けられない場合には、銀行の保証状を要求することとなります。

被害者の数が多く、損害額の取り纏めに日数を要する場合には、相手船主によっては回収できない事態も考えられるので、P & クラブなどに賠償請求できるようにするわけです。

## 6 . 相手船サーベヤーへの対応

事故後、サーベヤー、弁護士、P & クラブの担当者など様々な人間が事故に関する調査の為、来訪することがあります。これらの人と面談する前に、その者が事故とどのような関係にあるか、来訪の目的は何か、はっきり確認しておかねばなりません。相手方の身元を名刺などで確認すべきであります。

サーベヤーは、P & クラブの依頼を受け、油流失現場に赴き、事実確認、損害の調査・鑑定、乗組員からの事情聴取などを行います。サーベヤーは、加害船舶側に立って油濁損害の算定をするものです。P & クラブは、損害認定に当たってその作成する鑑定書を重視しますので、サーベヤーとはいたずらに敵対すること無く、資料の提供をすることが肝要であります。

又サーベヤーに対しては、損害の説明を具体的に充分時間をかけて行うようにします。損害額が確定するまでは、安易に数字を出すのは避けるべきです。まして損害を過少に申告することは絶対に避けるべきであります。

又、サーベヤーは何時から何を調査したのか、何の資料を提出したのか、必ず記録しておく必要があります。

## 7 . 損害額の取り纏め

出来れば交渉窓口を一本化し、交渉担当者が損害の取り纏めを行います。その際、状況に応じてサーベヤーと適宜連絡を行い、情報交換することも必要です。

## 8 . 請求書の送付

損害額の取り纏めが完了したら、速やかに相手船側へ請求書を送付します。

なお、損害賠償請求権の時効は、3年であります ( 民法第724条、油濁損害賠償保障法第10条参照 )。因みに、船舶間衝突によって発生した債権は、1年の短期時効にかかります。

## 9 . 示談交渉

損害額について示談交渉を進めます。

## 10 . 示談協定書の作成

示談交渉の結果、当事者間で合意した内容を文書化します。示談協定書には次の項目を盛り込む必要があります。

- ・当事者の表示
- ・事故の特定
- ・示談条件（損害の種別・賠償金額・支払条件）
- ・請求権放棄条項、債権債務消滅条項

#### 1 1 . 示談金の受領

支払条件に従って、示談金の入金があります。

（漁船保険中央会賠償審査部の小川卓視氏による記事です。）

## 現認書

漁業協同組合及び組合員 殿

200×年12月5日、市 港に停泊中のXXX号が燃料油を流出させたことを現認し、今回発生した事故に関するあらゆる損害及び経費の補償に必ずすることを確約します。

200×年12月 日

XXX号 船主

船長

CONFIRMATION

TO: Fisheries Cooperative Association and members

We ,on behalf of the owners of the “ XXXXX”, hereby confirm and acknowledge that the “XXXXX“ spilt the fuel oil at the berth in Port, City on December 5, 200 x .

We, on behalf of the owners of the “XXXXX”, further confirm and undertake that the owners of the “ XXXXX” are fully responsible for any loss and damage sustained by you and/or your members .

December , 200 x

By

資料 5 - 3

Date

TO: Fisheries Cooperative Association and Members

### LETTER OF GUARANTEE

In consideration of your refraining from arresting or otherwise detaining the "XXX " or any other vessel or property belonging to her Owners or Charterers or Managers of the " XXX " in connection with your claims for loss and damage including interest and costs arising out of the oil pollution which took place on ( 事故月日 ) at ( 場所 ) , we, The ( P&I クラブ ) , on behalf of ( 船主 ) . Ltd., the Owners of the "XXX ", hereby agree that the question of liability and assessment of loss and damage shall be submitted to the jurisdiction of the Tokyo District Court; and, also, we hereby guarantee to pay to you on behalf of the Owners of the "XXX ", any sum or sums which may be agreed to by amicable settlement between the said parties or which may be awarded as a final conclusive judgement by the above court or by the Appellate Court or courts if an appeal or appeals is or are taken, to be due and payable to you from the Owners of the " XXX " in respect of the above mentioned claims provided however that the total liability under this guarantee shall not exceed the sum of Japanese Yen ( 保証金額 ) .- or the amount to which the "XXX " and her Owners or Managers may be found to be entitled to limit its or their liability in respect of your claims as mentioned above under and in accordance with Japanese Law, whichever shall be the lesser.

We further warrant that the "XXX " was solely owned by ( 船主 ) . Ltd., and was not under bare boat charter by any party at the time of the accident and that if the " XXX " was time chartered to any party, the said Owners will not raise a defense that not the Owners of the " XXX " but the Time-Charterers thereof at the time of the accident should be liable by virtue of the Japanese Commercial Code, Article 704.

We ,on behalf of the Owners of the "XXX ", further undertake if and when called upon to do so to irrevocably appoint a Japanese attorney at law in Tokyo, within 14 days upon notice and to have him advise the court of his appointment to accept service of any proceeding issued on your behalf out of the said court or courts.

We on behalf of the Owners of the "XXX ", further undertake if and when called upon to do so to notify you of the address of the Owners of the "XXX ", together with the full names of its representative director within 14 days upon notice and further to furnish you with a certified company registry of the Owners of the "XXX ".

This Letter of Guarantee is wholly without prejudice to the defense and rights available to the Owners of the "XXX " in respect of the above mentioned accident including the right or rights to limit their liability under the Japanese Law and is not to be construed as any admission of liability.

By \_\_\_\_\_ ( P & I クラブ 代表者 )