

## 一九七一年商船(油濁)法の成立

——最近の英国新海事立法(2)——

重田晴生

1971年商船(油濁)法の成立

一九六九年十一月、国連 IMCO (政府間海事協議機関) の招集の下にブラッセルで開催された「海洋汚濁損害に関する国際法律会議」は、「油濁損害に対する民事責任に関する国際条約 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)」(民事責任条約と通称される) および「油濁事故における公海上での措置に関する国際条約 (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties)」(公法条約と通称される) の二つの条約を採択した<sup>(1)</sup>。これら二条約成立の直接的契機が、一九六七年三月英仏海峡で発生したトリキャニオン号事件<sup>(2)</sup>にあったことはいうまでもない。すなわち、この巨大な海難事故が暴露した現行海事法制の後進性と限界が、被害者保護に立った油濁責任法理の確立と油

濁防止のための公法的規制の必須なることを広く世界に認識せしめたのである。

ところで、イギリスは、トリキャニオン号事件の直接の被害国として、海洋油濁問題に関する現代的な国際統一立法の確立を目指す作業において、終始リーダーシップをとるとともに、一九六九年に、右の国際条約が誕生するに至るや、世界に先掛けて、国際条約に則った国内法を成立させた。すなわち、民事責任条約に基づいた「一九七一年商船(油濁)法」(Merchant Shipping [Oil Pollution] Act 1971, c. 59) の制定、および公法条約の精神を採り入れた「一九七一年油濁防止法」(Prevention of Oil Pollution Act 1971, c. 60) の制定である。

後者の立法は、一九五四年に成立した「油による海水汚濁の

防止に関する国際条約」のイギリス国内法として、一九五五年以来効力のあつた「Oil in Navigable Water Act」(一九六四年および一九七一年に各改正法が成立)を再制定した法であり、それは、主に船舶・パイプラインからの海上油流出に対する刑事責任やイギリス登録船舶に対する排出油防除装置、および油濁事故に際する政府の緊急防除措置権など、専ら公法的側面からの規制法である(本法は一九七三年三月一日付をもって施行された<sup>(3)</sup>)。

一方、「一九七一年商船(油濁)法」(以下本法という)は、船舶事故による海上油濁損害に対する船舶所有者の民事責任に関する法であり、それは、一八九四年および一九五八年のイギリス商船法における伝統的な船主責任(制限)原則とは別に、いわゆる被害者保護の理念に立脚した厳格な船主責任の原則を確立し、併せてその経済的な担保として強制的な責任保険制度を導入している点で、極めて近代かつ画期的な立法法である。

本法は、全二十一カ条から成る。いま、本法の正文タイトルからこれを示せば、油濁に対する責任(一条)、第一条の責任の抗弁(二条)、油濁責任の制限(三条)、第一条の責任の制限(四條)、責任制限訴訟(五條)、責任制限基金設定後の執行の制限(六條)、船主等の責任の競合(七條)、連合王国外における責任制限基金の設定(八條)、訴の消滅(九條)、油濁責任に対する強制保険(一〇條)、國務大臣による証明書発行(十一條)、保険

者に対する第三者の権利(十二條)、連合王国の裁判所の管轄権と外国判決の登録(十三條)、公用船(十四條)、第一条の適用がない防止措置費用に対する責任(十五條)、償還請求訴訟の留保(十六條)、ホバー・クラフトに対する適用その他(十七條)、イギリス属領に対する拡張(十八條)、条約・締約国の意味(十九條)、その他の語句の解釈(二〇條)、引用・解釈・施行および適用拡張(二十一條)、であり、現在、すでにその一部規定が施行されている<sup>(5)</sup>。

本稿は、最近、積極的に海事法の近代化作業をおしすすめ、世界の注目を集めるイギリスの新立法の一つ「商船(油濁)法」の内容を概観せんとするものであり、それは、先に筆者が紹介した「一九七一年海上物品運送法」(神奈川法学第八巻三号)につづくべき一編である。ただ、新法の誕生後間もない現時点では、正式条文のほか、ほとんど依るべき資料をもたないから、ここでの紹介も、極く簡単なものでしかありえない。

以下、本稿では、大きく、(1)厳格責任、(2)責任主体、(3)責任の制限、(4)強制保険、の各側面から、この新立法の内容を概見していくことにする。

(1) これらの条約はいずれも現在未発効である(民事責任条約の発効要件は一〇〇万総トン以上のタンカー保有国五カ国を含む八カ国が受諾してから九〇日目とされ、また公法条約の発効要件は一五カ国の批准があつてのち九〇日目とされる)。

一九六九年の二条約(条約案を含む)に関する主要文献としては、次のものがある。谷川久『油濁損害に対する民事責任に関する国際条約』について「海法会誌復刊一五号四二頁以下、柴田博『一九六九年に成立した油濁損害の民事責任に関する国際条約』案について」海法会誌復刊一五号三頁以下、小町谷操三「海事法の急速な国際的統一の傾向」海事条約の研究(海商法研究第七卷)三四八頁以下、色魔力夫「海水油濁民事責任条約の成立と問題点」国際問題一二三号一二頁以下、鴻常夫他「ジュリアナ号事件の諸問題—海洋油濁事故と救済—」ジュリスト四九九号四六頁以下、山下邦勝「油濁損害に対する賠償制度」海運五四三三三六頁以下、谷川・後掲成蹊法学第二号九七頁以下(特に一二四頁以下)、東京海上船舶一部業務課「タンカー事故による油濁に関する責任と補償制度」損害保険研究三四巻四号五〇頁以下、塩田澄夫「海上汚濁をめぐって—政府間海事協議機関法律委員会の動きを中心として—(上)・(下)」海運四九二二三二頁以下、同四九二号一五二頁以下。

(2) トリキャニオン号座礁油濁事件に関しては、谷川久『油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約』について(1)成蹊法学第二号九七頁以下(特に九九—一二四頁)、拙稿「船舶事故による海洋油濁と被害第三者の損害(1)」神奈川法学第八巻第一号二九頁以下(特に三四—四一頁)各参照。

(3) Prevention of Oil Pollution (Commencement)

Order 1973 (S. I. 1973, 203)

(4) イギリスの現行船主責任制限制度に関しては、拙稿

「イギリスにおける船主責任制限制度(1)・(2)・(3)」法学新報第七七巻十一・十二号三九頁以下、同第七八巻一・二・三号二二五頁以下、同四・五・六号二二六頁以下各参照。

(5) 一九七一年の Commencement Order は、一九七一年九月九日をもって、本法の第一条一項、二条、三条、九条、十三条一項、十四条一項、十五条、十六条—十八条、二〇条、二一条の各規定を発効させた。M. S. (Oil Pollution) Act (Commencement) Order 1971 [1971 S. I. No. 1423]

### 一 厳格責任

本法は、イギリス連合王国内において発生した船舶による油濁損害に対する民事責任法理を確立し、もって油濁の被害者に対する確実な補償を実現させることを目的とする。その意味で、油濁責任について定める本法第一条の規定は、正にこの制定法の核心ともいふべき規定である。

本法において船舶所有者は、貨物の一部としてであると否にかかわらず撒積の持続性油 (Persistent oil in bulk) を運送中の船舶の事故による油の流出または排出のために連合王国内(その領海を含む。二〇条三項)で発生した汚染 (contami-

nation) による一切の損害 (損傷のほか滅失を含む。二〇条一項)。および、連合王国内のかかる油の汚染を防止・減少するため事故発生後に採られた相当な措置による一切の費用ならびに損害 (いわゆる二次的損害) — 以下では、これらを一括して油濁損害という<sup>(2)</sup> — について、無過失の責任を負う (一条一項)。この場合に、油の流出・排出による損害が、二またはそれ以上の船舶によって競合的に惹起され、かつ各船が合理的に油濁責任の割合を分割できないときは、各船舶の所有者は、第一条一項に基づく一切の油濁損害に対して連帯責任を負うべきものとされる (一条三項)。しかし、かかる船舶所有者の重い責任に対しては、本法は次のような不可抗力的原因および第三者の行為に起因する損害など極めて限定された免責事由を認める。すなわち本法は、英米法特有の責任形体であるいわゆる厳格責任 (strict liability) 主義に立つものであり、イギリスの海事法の分野に新たな形の不法行為責任を導入するものとして意義深い。

本法が船舶所有者に例外として認める免責事由の第一は、戦争・敵対行為・内乱・反乱、および例外的・不可避的かつ不可抗力的性質の自然現象から生じた損害である (二条(a)号)。本号の前半にいう戦争等々の原因は、いわば伝統的に認められてきた免責事由であり、それは、同条の次号にいう第三者の故意的行為と密接に関連する。これに対し、本号後半の異常に巨大な

自然現象 (natural phenomenon) は、フモン・ロー (普通

法) 上の代表的な除外例である天災 (Act of God) に幾分近似したものであって、それは、まったく人の行為から切断された概念である。本法にいう「自然現象」は、異常な種類 (exceptional nature) のものであること、および不可避的な種類 (inevitable nature) であること、すなわちいかにしても防止できないような性質のものであることを要する。したがって、その点では、相当な最善の行使があったことの証明もしくは自己が相当な予防措置を講じ他にも過失なきことの証明によって免責とされるコモン・ローの「天災」の概念とは異なる<sup>(3)</sup>。

次に、免責事由の第二は、専ら損害発生の意図をもってなされた第三者 (船舶所有者の使用人または代理人は含まない) の作為・不作為から生じた損害である (二条(b)号)。第三者の故意的行為によることを要し、したがって、損害発生が、海難救助者、独立契約者、不法侵入者 (trespasser)、または船舶所有者の承諾の下に船舶上に在る人 (たとえば船客または乗組員の妻といった来訪者) などの過失行為に起因する<sup>(4)</sup> というだけのみの事由では不十分である。免責事由の第三は、専ら灯台その他の航路標識の管理に責任のある政府その他関係当局の過失ないしは不法の行為から生じた損害である (二条(c)号)。そして、船舶所有者が右の各抗弁事由を援用するにあたっては、油の流排出が右を原因としたものであることにつき立証責任を負い、特に、第二・第三の免責事由の場合には、それが、専ら (wholly) 第三者の故意的行為または航行維持施設管理者の過失に

起因したという困難な立証義務を履践しなければならぬ。

右のほか、本法は、船舶所有者等が第三者（たとえば船舶賃借人や衝突の相手過失船主）に対する求償権の行使を妨げられないこと（十六条）、および、本法に基づく損害賠償請求権が、その債権発生後二年以内に連合王国の裁判所に対して訴の提起がなされない場合、または油の流排出による事故発生後（事故が一連の出来事からなる場合はその最初の出来事の発生後）六年以内に訴の提起がなされない場合に消滅する（九条）といった規定をおく。

(1) 本法中には「持続性油」の定義はないが、一九六九年国際条約第一条五項は、原油、重油、ヘビー・ディーゼル油、潤滑油、鯨油などを挙げる。また本法は、ここでの油を「貨物の一部またはその他船舶によつて運送される一切の持続性油」(any persistent oil carried by the ship [whether a part of the cargo or otherwise] ...)と明定するから、本法は、海上のほとんどすべての船舶とその適用の範囲に収めることになる。

(2) イギリスの裁判所は、船舶所有者が第一条一項にいう汚濁責任すなわち油の流排出が連合王国内において汚濁を惹起した場合にのみ管轄権を有する。故に、専ら外国または連合王国以外の条約締約国において発生した油濁損害に關して外国人がイギリスの裁判所に対して訴訟提起する道

は開かれていない（二三条二項）。

(3) Act of God の概念としては、一般に人の行為とは独立のものであること、および人が合理的に期待されるあらゆる手段を講じても回避・防止できないものであることが要件とされる。James J. Mellish L. J in Smith v. Nugent (1876) IC. P. D. 423, 444, Carver, Carriage by Sea, British Shipping Laws vol. 2, p. 11. 拙稿・前掲法学新報第七十七卷十一・十二号四六頁参照。

(4) Malcolm Forster, Civil liability of Shipowners for Oil Pollution, J. B. L., January 1973. p. 27.

## 二 責任主体

本法は、油濁損害に対して法律上の責任を負うべき主体として船舶の所有者 (owner of the ship) を挙げる（一条一項）。船舶所有者とは、登録船にあっては、船舶の所有者として登録された者すなわち登録船主 (registered owner) をいう（二〇条一項）、非登録船の場合には、当該船舶を所有する者と解される。ただし、国家が所有しかつ船舶運航者として登録された者によって運航される船舶の場合には、その運航者 (operator) が、ここでいう所有者と看做される（二〇条一項）。ここでの船舶とは、撒積で持続性油を運送する船舶一般のことであり、ホバー・クラフト船も包含されるが（一七条。Hovercraft Act 1968, s. 1(i)(h)）、公用船 (government ship) すなわち軍

艦そのほか政府が当分の間非商業的目的で使用する船舶は、本法の適用範囲外におかれる（十四条一項）。

このように、本法は第一条の責任を船舶所有者に集中させる立場を採っているから、それ以外の、船舶所有者の使用人または代理人、および船舶所有者の同意の下に海難救助に携わる者などは、すべて本法第一条に定められる責任から免がれる（三条(b)号）。ただし、原告の訴の提起が本法以外の国内法（たとえば不法行為たるネグリジエンス）に基づく場合にはこのかぎりではなく、<sup>(1)</sup>この場合には、右のような船舶所有者以外の者に対する損害賠償の請求を妨げない（ただしこのような場合にも、船舶所有者は第一条一項以外の責任を負わない）。

なお、本法第一五条は、特に、油濁損害を防止するための相当地措置による費用について定め、本法第一条の油濁損害（責任）に該当しない油濁防止費用については、本法第一条以外で（たとえばコモン・ロー上）<sup>(2)</sup>油濁に帰責事由のある者に対して賠償責任を負わせている。

(1) イギリスにおける海洋油濁求償の指導的判例である Southpor Corporation v. Esso Petroleum Ltd [1953] 2 Lloyd's Rep. 414. [1956] A. C. 218. で、ネグリジエンスを請求原因とする訴が提起されて争われた。本判例の詳細については、拙稿・前掲神奈川法学八巻一号四二―六一頁参照。

(2) この場合に、油濁防止者の防止措置の目的は問題ではない。したがって、それが何らかの義務として行なわれたとまったく私的な利益のために行なわれた措置であるとを問わない（一五条(1)）。なお、本条でいう責任は、支弁された費用にかぎられるのであって、油濁によってうけた一切の損害でないことはいうまでもない。

### 三 責任の制限

責任制限額 本法は油濁損害に対する船舶所有者の責任につき嚴格責任主義を採るが、その反面、本法は海事法特有の責任制限制度を採り入れている。すなわち、船舶所有者は、船舶による油の流出または排出が彼自身の故意または過失 (actual fault or privity) によらざることを証明できれば、船舶のトン数の一トン当り二、〇〇〇金フランまたは二億一千金フランの金額のいずれか低い金額にその責任を制限できるのである（四条一項）。この点は、トン当りの責任基準額が倍増されている点と責任額の上限が法定されたほかは、一八九四年商船法第五〇三条一項の責任制限方式と同様である。なお、本法が責任基準金額を金フラン（ポアンカレ金フラン）の貨幣単位による金額で表示したことに伴ない、その英磅貨換算率を特定する権限が通産大臣 (Secretary of State of Trade and Industry) に付与されている（四条四項）。これは、一九五八年商船法第一条二・三項および一九七二年海上物品運送法第一条五項

などと同旨の規定である。

また、本法は責任制限額決定の基礎となる船舶トン数の計算に関して詳細に規定する。これによれば、責任制限のための船舶トン数は、イギリスの船舶の場合はその登録トン数であり（四條二項(a)号）、外国船については、それがイギリスで登録された場合におけるトン数をもって基準とする（四條二項(b)号）とされる。また、船舶トン数が確認できない場合には、船舶主任検査官（Chief Ship Surveyer）によって証明されたトン数がその基準となる（四條二項(a)号）。

**責任制限手続** 船舶所有者の責任制限手続に関しては、すでにイギリスの商船法（一八九四法・一九五八年）に詳細な規定がある<sup>(2)</sup>。本法は、この点わずかに第五條および第六條で、責任制限基金の形成と分配および基金形成後の執行の制限について定めるほか、関連規定として、第七條・第八條をおくのみである。以下には、これらの規定を通して責任制限のための訴訟手続を略説する。

まず、本法第一條一項の責任が確定された場合に、船舶の所有者は、裁判所（イングランド・ウェールズにおいては高等法院、北アイルランドにおいては控訴裁判所または高等法院をいう。二〇條一項）に対して責任制限のための申立を行なう（五條一項）。これに対して、裁判所が船舶所有者の責任制限権を認めれば、責任制限額が決定され、裁判所に対するその金額の払込が命ぜられる（五條二項）。この場合に、裁判所は、責任制

限規定がなければ原告に査定されたであろう損害額の決定、および裁判所に対し払込むべき金額または損害額が責任制限金額を下廻る場合には各原告に認められる比例的な損害額の総額についての決定を行なうことを要する。

責任制限の訴が提起される以前に、すでに船舶所有者その他の者（船舶所有者の使用人・代理人のほか第十二條にいう保険者ないしは保証提供者を含む）によって何らかの賠償の支払があった場合は、当該支払者は、責任制限手続における基金の分配にあたって債権を有する（五條四項）。同様に、本法第一條一項にいう油濁責任を負担するに至った者が、損害の防除のため任意に相当な（reasonable）犠牲を払いまたはその他の相当な措置（たとえば油洗浄剤や薬品の購入など）を講じた場合には、その者は、当該犠牲または措置のため負担するに至った費用の相当額につき、責任制限手続中の基金分配にあたり債権を有する（五條五項）。また、裁判所は、後日外国の裁判所に提起せられるかも知れない訴を斟酌して、基金の一部の分配を延期する裁量権を有する（五條六項）。これは、一九五八年商船法第七條一項と同趣旨の規定である。

次に、責任制限金額が裁判所に対して払込まれた場合には、油濁損害の請求権との関連で差押えられた船舶その他の財産の解除が命ぜられ、それ以後は、わずかに費用（costs, expenses）に関するものを除き、油濁損害に関するいかなる判決も強制せられることがない（六條一項）。また、船舶所有者が第一條一項

の責任を負担し、また船舶所有者以外の者が本法以外の国内法（たとえば不法行為たるネグリジエンス）に基づいて責任を負担するに至った場合に、後者は、船舶所有者が裁判所に対して責任制限金額の払込をなし、かつ当該の船舶所有者以外の者が商船法上の責任制限権者であるならば、もはや彼に対する損害賠償請求の訴の提起はなしえず、またすでに船舶所有者の基金設定以前に訴が提起されている場合には中止される<sup>(4)</sup>（七条）。

(1) 英貨換算率に関する通産省令は現在までのところ発令されていない。因みに、本法の責任基準金額（二、〇〇〇フラン、二億一千フラン）を「Merchant Shipping (Limitation of Liability) (Sterling Equivalent) Order (1972) (1972 S. I. No. 734) の換算率に照して概算すると、それぞれ、£. 55,28 と £. 5,804,316 の金額になる。

(2) イギリス商船法における責任制限訴訟に関しては、谷川久「イギリスにおける船主責任制限基金の形成と分配の手続」政治経済論叢一七卷三・四合併号一八四頁以下、拙稿・前掲法学新報第七十八巻四・五・六号二三四頁以下。

(3) 商船法上の責任制限権者は、数次の改正法によってその概念が拡張されている。特に、一九五八年法では備船者、船舶利害関係人、船舶占有者特に船舶管理人・船舶運航者（同法第三条一項）などとともに、海上被用者たる船長・海員（同法三条二項）をも責任制限権者に加えた。拙

稿・前掲法学新報第七八巻一・二・三号二三一頁以下参照。  
(4) たとえば、船長に対して提起されたネグリジエンスの訴は、本法第一条一項上の責任を負う船舶所有者による責任制限基金の形成によって中止される。

#### 四 強制保険

油濁による損害額が一般に巨額に上ることは、トリキャニオン号事件の例を引くまでもない。ここにおいて、加害者たる油濁責任者の担保力の問題は、その責任原則の問題とともに最も重要となる。この点本法は、強制的な責任保険制度の導入を明文化し、厳格な民事責任に服すべき船舶所有者の危険を広く社会的に分散するとともに、油濁被害者に対しては保険による迅速・確実な救済を実現させている。すなわち、本法第一〇条は、「二、〇〇〇トン以上の持続性油を撒積運送し、連合王国内の港に離着する総ての船舶の所有者に対し、本法第一条一項上の油濁責任に関する保険契約の締結（または支払保証の保持）を義務づけている<sup>(1)</sup>。そして、こうした義務に違反のある場合にもとより、保険証券が無効な場合または船舶が所轄官庁（通産大臣）発行の証明証（certificate）<sup>(2)</sup>を備付けない場合には、総て船舶は、その国籍を問わず、連合王国内の港もしくはその領海内にあるターミナルへの離着を禁じられ、また、強制保険制度に反する状態にあるイギリス登録船は、世界のいかなる港に対しても出入することができない（二〇条二項）。そして、船舶が



右の本条二項に違反して港・ターミナルに離着した場合、その船長または船舶所有者は、略式判決により三、五〇〇ポンド以下の罰金、または正式起訴により無制限の罰金を課せられる（一〇条六項）。また、船長は税関吏その他の官吏の要請がある場合には証明書を提示することを要し（一〇条五項）、これを拒否した場合または船舶が証明書を備付けない場合には、略式判決により四〇〇ポンド以下の罰金を課せられる（一〇条七項）。また、無保険船舶がイギリスの港を出航する場合には抑留処分をうけるとされる（一〇条八項）。

次に、本法は原告たる油濁被害者の保護と訴訟の単純化を図るため、保険者（保証の提供者を含む）に対する原告の直接的保険請求を認める（十二条一項）。この場合に、保険者は船舶所有者と同一の方法および範囲（権利・抗弁など）で責任の制限をすることが許され、保険者のこうした権利は、事故が船舶所有者の故意・過失に起因したことによって何ら影響されない（十二条三項）。したがって、油濁損害の発生が船舶所有者の故意・過失に起因する場合でしかもその損害額が責任制限額を超過する場合には、原告は、保険者に対して責任制限額の範囲内で保険填補を請求しうるとともに、その超過部分については船舶所有者に対して損害賠償を請求することができる。この点は本法に直接の明文はないが、解釈上問題がない<sup>(4)</sup>。また保険者は、本法第二条に挙げられた船舶所有者の法定免責事由を援用しうるほか、油の流排出が船舶所有者自身の *willful misconduct* と

よる場合（たとえば船舶から故意に油が海上投棄される場合）にも、保険者はこれを証明して填補責任を免れることができる（十二条二項）。

(1) ここにいう保険契約（または支払保証）は、一九六九年の民事責任条約第七条の要件を満足させるものでなければならぬ（一〇条二項）。

(2) イギリス登録船に対する証明書の発行は国務大臣（通産）が行なう（一〇条三項(a)号）。この場合に、通産大臣は、証明書の発行について裁量権を有さず、一定の保険契約の確認によってその発行をなすことを要する（十一条一項）。

ただ、保険契約者（被保険者）の潜在的責任（*potential liability*）に対する保険者の担保能力に疑義のあるときは、例外的にその発行を拒否することができる（十一条二項）。なお、イギリス登録船に対して証明書を発行する場合には、通産大臣から船舶・海員登録長官（*Register-General of Shipping and Seamen*）に対してその写しが送付される（十一条五項）。

(3) 税関吏以外の官吏とは、たとえば通産省の官吏、イギリス領事官、および外国の港ではなく連合王国以外の港（たとえばイギリス植民地の港）における港湾管理者たる地位にある官吏、などを指す。

(4) *Malcolm Forster, op. cit., p. 30.*