

一般船舶油濁損害をめぐる法律関係に関する一考察

——海洋汚染防止法、油濁損害賠償法および船主責任制限法の交錯——

小 林 寛

- 一 はじめに
- 二 海洋汚染防止法に基づく公法上の規制
 - (一) 海洋汚染防止法の成立経緯の概要
 - (二) 油濁事故が生じた場合の規制
 - (三) 応急措置・防除措置に伴う費用負担
- 三 油濁損害賠償法に基づく私法上の法律関係
 - (一) 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法制の概要
 - (二) 一般船舶油濁損害についての民事責任に関する国内法制の概要
 - (三) 検 討
- 四 船主責任制限制度の適用
 - (一) 船主責任制限制度の成立経緯の概要
 - (二) 船主責任制限制度の制度内容の概要
 - (三) 責任制限手続の概要
 - (四) 一般船舶油濁損害と責任制限制度の適用
- 五 むすびに代えて

一 はじめに

一九九七年一月のナホトカ号油濁事故などのように⁽¹⁾、ばら積みの油を貨物として積載しているタンカーの海難事故により油が流出し油濁損害が生じたという事件はこれまで国内的のみならず国際的にも数多く見られる⁽²⁾。また、タンカー以外の一般船舶の海難事故においても、沈没した船舶から燃料油が流出し油濁損害が生じたという事件は見られる。例えば、最近では、二〇〇八年三月五日、明石海峡において、砂利船、ケミカルタンカーおよび貨物船が衝突し、沈没した貨物船から油が流出したという事故が挙げられる⁽³⁾。タンカーによる油濁事故だけでなく一般船舶による油濁事故が発生した場合も、海洋環境に悪影響を及ぼすほか、油濁損害をめぐる法律関係も複雑に発生することから、これを軽視することはできない。すなわち、タンカー油濁損害が発生した場合には、国際油濁補償基金による補償がなされ得るためこれにより油濁被害者の保護を図ることができる（船舶油濁損害賠償保障法（以下「油濁損害賠償法」という）⁽⁴⁾ 二二条および三〇条の二参照）。これに対して、一般船舶油濁損害が発生した場合には、同基金による補償はなされない。また、一般船舶油濁損害賠償責任（油濁損害賠償法三九条の二）については、タンカー油濁損害賠償責任（油濁損害賠償法三条）のような固有の責任制限制度が存在しないため、タンカー油濁損害に伴い生じる他の制限債権と共に責任制限にかかる（油濁損害賠償法三九条の三参照）。そのため、タンカー油濁損害の場合よりも、油濁被害者の保護が後退するおそれが生じ得るのである。

例えば、一般船舶であるA船とB船が衝突し（両船に過失があるとする）、A船から燃料油が流出する油濁事故が発生した場合（以下「本件事例」という）、A船の船舶所有者やB船の船舶所有者等に対してはいかなる法律関係が発生するであろうか。かかる法律関係については、①海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下「海洋汚染防止法」という）⁽⁵⁾に基づく公法上の規制ならびに②油濁損害賠償法および船舶の所有者等の責任

の制限に関する法律（以下「船主責任制限法」という⁽⁶⁾）に基づく私法上の法律関係の双方について考える必要がある。すなわち、海洋汚染防止法に基づく公法上の規制としては、船舶所有者等に排出油の防除措置の義務が発生し、油濁損害賠償法や船主責任制限法に基づく私法上の法律関係としては、船舶所有者等に油濁損害の賠償責任が生じその責任が一定の場合に制限され得る。本稿は、この双方について、船舶所有者等に適用される法律関係の考察を行うことを目的とするものである。もつとも、後述する通り、防除措置に要する費用に係る債権は油濁損害賠償法の一般船舶油濁損害に該当すると考えられるのみならず船主責任制限法の責任制限にかかるかどうかという問題点があるため、この二つの法律関係は相互に交錯し関連性を有すると考えられる。

本稿は、先ず、海洋汚染防止法に基づく公法上の規制（特に応急措置・防除措置）を考察したうえで（第二章）、私法上の法律関係として、油濁損害賠償法に基づく賠償責任（第三章）および船主責任制限法に基づく賠償責任の制限制度（第四章）を考察する。第二章においては、油濁事故が発生した場合に海洋汚染防止法がいかなる者にいかなる義務を課しているのか、応急措置・防除措置義務を中心に、これに伴う費用負担と共に検討する。第三章においては、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法制および国内法制の概要について言及する。第四章においては、船主責任制限制度の概要と防除措置義務の履行に伴い発生する費用に係る債権を含む一般船舶油濁損害に該当する債権が責任制限にかかるかどうかを債権の帰属主体ごとに検討する。最後に、第五章において、海洋汚染防止法に基づく公法上の規制と船主責任制限法による責任制限との交錯についてまとめると共に、一般船舶油濁損害の賠償制度の在り方に関して若干の指摘を行い、むすびに代える。

二 海洋汚染防止法に基づく公法上の規制⁽⁷⁾

(一) 海洋汚染防止法の成立経緯の概要⁽⁸⁾

海洋は世界的な広がりを持ち、船舶による国際海上輸送のために利用されるばかりでなく多様な海底資源を提供するものでもある。それ故、大気環境や水環境だけでなく海洋環境もこれを保護し、その汚染を防止する必要がある、そのためには、国内法のみならず国際法による対応が必要である。海洋の汚染原因として特に重要なのは、船舶からの排出油である。国際的には、一九五四年に油による海水の汚濁の防止のための国際条約（以下「OILPOL条約」という）が採択され、国内的には、一九六七年に船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律（以下「海水油濁防止法」という⁽⁹⁾）が制定された。同法は、一定の船舶からの一定海域への油の排出を原則として禁止するものであった（同法五条一項および一〇条一項）。

その後、国際的には、一九六七年のトリリー・キャニオン号事件（一九六七年三月にリベリア船籍のトリリー・キャニオン号がイギリスのコーンウォール南西沖のシリール群島付近において座礁し、大量の原油が流出し、これによる海洋汚染がイギリスのみならずフランスにも及んだという油濁事故）を受けて、一九六九年に、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（後述）および油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する国際条約（油濁公海措置条約）が採択されたことも重要である。後者の油濁公海措置条約は、沿岸国が、油による海洋の汚染またはそのおそれから生ずる重大なかつ急迫した危険を防止し、軽減しまたは除去するため必要な措置を公海上でとることができるものである（同条約一条二）。我が国は、前者の条約については一九七六年に、後者の条約については一九七一年にそれぞれ加入した。そして、OILPOL条約の一九六九年改正に伴い、規制対象船舶、規制対象油や規制対象海域の拡大等のため、一九七〇年の公害国会において、一四の公害関連法の

制定・改正の一つとして、海洋汚染防止法が制定された（これにより海水油濁防止法は廃止された）。

また、一九七六年には、一九七四年の第拾雄洋丸事故を受けて、海上災害の防止措置や油回収船等の配備義務等を定めるための改正が行われ、法律名も海洋汚染防止法から、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に改められた。

さらに、廃棄物の海洋投棄を規制するため、一九七二年に廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約（以下「ロンドン海洋投棄条約」という）が採択され、我が国は、一九八〇年にこれに加入し、同年に海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を改正した。

海洋汚染防止のための国際条約として前記以外で重要なものは、一九七三年の船舶による汚染防止のための国際条約である。これは海洋汚染防止のための包括的な規制を行う条約であるが、一九七三年に採択された後の一九七六年から一九七七年に、一連のタンカー事故が発生したことを受けて、同条約に関する一九七八年の議定書が採択された（一九七三年条約と一九七八年議定書を一体化して、「MARPOL七三／七八条約」と呼ばれる）。同条約は、①油汚染の防止（附属書Ⅰ（一九八三年発効））、②ばら積みの有害液体物質による汚染の管理（附属書Ⅱ（一九八三年発効））、③梱包された状態で海上輸送される有害物質による汚染の防止（附属書Ⅲ（一九九二年発効））、④船舶からの汚水による汚染の防止（附属書Ⅳ（二〇〇三年発効））、⑤船舶からの廃棄物による汚染の防止（附属書Ⅴ（一九八八年発効））、⑥船舶からの大気汚染の防止（附属書Ⅵ（一九九七年議定書・二〇〇五年発効））について規制を定めるものである¹⁰。我が国は、一九八三年にMARPOL七三／七八条約を批准し、それに伴い同年に海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を改正した。

さらに、一九八九年のエクソン・バルディーズ号事件（一九八九年三月にタンカー・エクソン・バルディーズ号がアラスカのプリンス・ウィリアム湾において座礁し約四一〇〇万リットルの原油が流出したという事故）を受けて、

一九九〇年に油による汚染に係る準備、対応および協力に関する国際条約が採択された。我が国は一九九五年にこれを批准し、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を改正した。

二〇〇四年の改正により、船舶からの排出ガスによる大気汚染の防止なども規制することとしたことから、法律名に海洋汚染「等」が加わり、現在の法律名である海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律となった。

同法は国際条約の成立等に伴って上記の他にも数次に亘り改正されたが、近年の主たる改正点としては、二〇〇七年に、ロンドン海洋投棄条約に係る一九九六年議定書の実施等に伴い廃棄物等の海底下への廃棄を原則禁止するとともに（同法一八条の七）、特定二酸化炭素ガスの海底下廃棄に係る許可制度を創設する（同法一八条の八）等の改正が行われた⁽¹¹⁾。また、二〇一〇年には、MARPOL七三／七八条約に係る附属書Iおよび附属書VIの一部改正に伴い、南極海域における重質油の積載や貨物油の船舶間積替えに関する規制（附属書I関連）および窒素酸化物規制対象原動機の追加等（附属書VI関連）に関する規制について改正が行われた⁽¹²⁾。

(二) 油濁事故が生じた場合の規制

油濁事故が生じた場合、海洋汚染防止法は、いかなる者に対していかなる義務を課しているのか。これについては、同法に、油の排出の通報、応急措置・防除措置⁽¹³⁾、排出特定油の防除のための資材の備え付け⁽¹⁴⁾、油回収船等の配備⁽¹⁵⁾、油濁防止緊急措置手引書の作成・備え付け等⁽¹⁶⁾に関する規定があるが、このうち特に重要なのは応急措置・防除措置に関する規定である。

すなわち、海洋汚染防止法三九条一項によれば、大量の油の排出⁽¹⁷⁾があったときは、以下の者は、直ちに、排出された油の広がりおよび引き続き油の排出の防止ならびに排出された油の除去（以下「排出油の防除」という）のための応急措置を講じなければならない。すなわち、①排出された油が積載されていた船舶の船長、②当該油が

管理されていた施設の管理者、③船舶内にある者および施設の従業者である者以外の者で当該油の排出の原因となる行為をした者（その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長）である。③の原因者の過失の有無は問われていない。応急措置の具体例としては、オイルフェンスの展張その他の排出された油の広がり防止のための措置、損壊箇所の修理その他の引き続く油の排出の防止のための措置、排出された油が積載されていた船舶の他の貨物艙その他の貯槽への残っている油の移替え、排出された油の回収、油処理剤その他の薬剤の散布による排出された油の処理が挙げられている（同法施行規則三一条）。応急措置義務違反に対しては、罰則（二〇〇万円以下の罰金）が規定されている（同法五五条一項二二号）。

また同法三九条二項によれば、大量の油の排出があったときは、上記①ないし③の者が講ずる応急措置のみによって確実に排出油の防除ができると認められる場合を除き、以下の者は、排出油の防除のため必要な措置を講じなければならない（以下「防除措置」という）。すなわち、④排出された油が積載されていた船舶の船舶所有者⁽¹⁸⁾、⑤当該油が管理されていた施設の設置者、⑥当該油の排出の原因となる行為をした者の使用者（当該原因者が船舶の乗組員であるときは、当該船舶の船舶所有者）である。応急措置義務違反と異なり、防除措置義務違反に対しては、罰則は規定されていない⁽¹⁹⁾。

防除措置の具体例としては、上記応急措置の具体例の他に、他の船舶の貨物艙その他の貯槽または他の施設の貯槽への残っている油の移替え、排出された油（特定油を除く）の蒸発もしくは分解の促進または蒸発の抑制、排出された油による汚染状況の把握が挙げられている（同法施行規則三二条一項）。

④ないし⑥の者が防除措置を講じていないと認められるときは、海上保安庁長官は、これらの者に対して、防除措置を講ずべきことを命ずることができる（海洋汚染防止法三九条三項）。命令違反に対しては、応急措置義務違反と同様に罰則（一〇〇万円以下の罰金）が規定されている（同法五五条一項二三号）。

これを本件事例にあてはめて検討すると、排出された油が積載されていたA船の船長は、排出油の防除のための応急措置を講じる義務を負う(海洋汚染防止法三九条一項一号)。また、A船とB船の衝突によってA船から油が排出されたというのであるから、B船も油排出の原因をなしている。かかる原因となる行為をした者が船舶内にある場合には、B船の船長が原因者として排出油の防除のための応急措置を講じる義務を負う(同条一項二号)。A船の船長が応急措置を講じたとしてもB船の船長の応急措置義務が免ぜられるものではないとされている。⁽²¹⁾

これらの者が講ずる応急措置のみによって確実に排出油の防除ができると認められる場合を除き、A船の船舶所有者は防除措置を講じる義務を負う(同条二項一号)。A船に衝突したB船の船員が油の排出の原因者であるという場合には、B船の船舶所有者も防除措置を講じる義務を負う(同条項三号)。

(三) 応急措置・防除措置に伴う費用負担

上記の義務者が応急措置・防除措置を講じた場合、当該措置に伴い発生する費用は、これらの者が負担すべきことになる。両船の船舶所有者が共に防除措置を講じた場合の費用分担については、過失の割合や損害発生への寄与度に応じて按分して負担するのが妥当であると解される(後述)。

海上保安庁長官は、上記の義務者が応急措置・防除措置を講ぜず、またはこれらの者が講ずる措置のみによっては海洋の汚染を防止することが困難であると認める場合において、排出された油の除去、排出のおそれがある油の抜取りその他の海洋の汚染を防止するため必要な措置を講じたときは、当該措置に要した費用⁽²²⁾について、当該排出された油または排出のおそれがある油が積載されていた船舶の船舶所有者に負担させることができる(海洋汚染防止法四一条一項)。ただし、異常な天災地変、社会的動乱、または専ら第三者が大量の油を排出させることを意図して行った作為または不作為によって(海洋汚染防止法施行規則三七条)、当該油が排出されたとき等は

この限りではない（海洋汚染防止法四一条一項但書）。当該費用の徴収は、行政代執行法の規定が準用されるから（同条二項）、海上保安庁長官が当該措置を代執行し、これに要した費用を同法の定めるところにより徴収することができる。

また、海上保安庁長官は、上記の義務者が応急措置・防除措置を講ぜず、またはこれらの者が講ずる措置のみによつては海洋の汚染を防止することが困難であると認められる等の場合において、特に必要と認めるときは、関係行政機関の長または関係地方公共団体の長等（以下「関係地方公共団体の長等」という）に対して、排出された油の除去、排出のおそれがある油の採取りその他の海洋の汚染を防止するため必要な措置を講ずることを要請することができる（同法四一条の二）。そして、関係地方公共団体の長等は、海上保安庁長官が要請した措置を講じたときは、当該措置に要した費用について、当該排出された油または排出のおそれがある油が積載されていた船舶の船舶所有者に負担させることができる（同法四一条の三第一項）。異常な天災地変等による免責については先と同様である（同条項但書）。

そうすると、同法四一条一項および四一条の三第一項のもとでは、燃料油が流出したA船の船舶所有者に費用負担させることができるが、A船に衝突したB船の船舶所有者には費用負担させることができないということになる。立法論としては、防除措置義務を負うB船の船舶所有者（同法三九条二項三号）にも費用負担させることができるようにすべきという考えもあり得よう。

海洋汚染防止法に基づく応急措置や防除措置に伴い発生する費用は、油濁損害賠償法の一般船舶油濁損害に該当すると考えられるほか船主責任制限法の適否も問題となるが、この点は後述する。

三 油濁損害賠償法に基づく私法上の法律関係

(一) 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法制的概要⁽²³⁾

船舶起因の油による海洋汚染が生じた場合における法的対応として重要なのは、被害を被った油濁被害者に対する適正な賠償を確保することである。これには、タンカーに起因する場合と一般船舶に起因する場合に分けられるが、前者の場合には、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⁽²⁴⁾（以下「CLC」という。一九六九年に当初成立した同条約と一九九二年議定書によって改正されたそれとを区別する場合には、以下それぞれ「六九CLC」、「九二CLC」という）および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⁽²⁵⁾（以下「FC」という。一九七一年に当初成立した同条約と一九九二年議定書によって改正されたそれとを区別する場合には、以下それぞれ「七一FC」、「九二FC」という）ならびにCLC・FCの国内法である油濁損害賠償法三条以下が、タンカー所有者の賠償責任を規定している。⁽²⁶⁾これらの条約および法律は、貨物としてのばら積みの油のみならず燃料油による汚染損害も対象としているが、対象船舶はタンカーを前提としている。そのため、タンカー以外の船舶から流出または排出される燃料油による汚染損害の賠償については、CLC・FCを適用することはできず、かかる燃料油による汚染損害を被った油濁被害者の保護を図る必要があった。そこで、このような油濁被害者に対する適正、迅速かつ効果的な賠償の確保を目的として、二〇〇一年三月に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（以下「バンカー条約」という）⁽²⁷⁾が採択された。同条約は二〇〇八年一月に発効した。我が国は、最終確認時点（二〇一一年一〇月三十一日）において同条約を批准しておらず今後批准するかどうかは必ずしも明らかではないが、二〇〇四年四月に油濁損害賠償法を改正して、独自にタンカー以外の一般船舶から流出または排出される燃料油による汚染損害の賠償制度を規定した。⁽²⁸⁾

バンカー条約の制度内容はCLCのそれと共通している点が多々存在する。すなわち、責任当事者（船舶所有者、裸備船者、管理人および運航者（同条約一条三項⁽²⁹⁾）は、燃料油による汚染損害について厳格責任を負い（同条約三条一項）、二以上の船舶を伴う事故により生じた合理的に分割できない汚染損害の全体について連帯責任を負う（同条約五条）。免責事由の内容もCLCと同様である（同条約三条三項および四項）。地理的適用範囲もCLCと同様である（同条約二条）。強制保険の制度も存在する（同条約七条⁽³⁰⁾）。CLC（九二CLC七条八項）の下でもバンカー条約（七条一〇項）の下でも保険者等に対して直接損害賠償請求ができる。もともと、CLCの下では前記のとおり対象船舶はタンカーを前提とするが、バンカー条約の下では対象船舶はタンカーに限られずそれ以外の船舶も含まれる（バンカー条約一条一項）（ただし、タンカーによる汚染損害については、CLCが適用され、バンカー条約は適用されない（同条約四条一項））。また、責任制限制度も存在するが、CLCの場合には同条約の中にタンカーに固有の責任制限制度が存在するのに対して（九二CLC五条）、バンカー条約の場合には、固有の責任制限制度ではなく、国内制度または一九七六年海事債権についての責任の制限に関する国際条約といった国際制度に委ねられている（バンカー条約六条）。さらに、CLC・FCに基づくタンカーに係る国際的汚濁賠償・補償制度と大きく異なるのは、バンカー条約にはFCのような補償基金の制度が存在しないことである（CLC・FC、バンカー条約および油濁損害賠償法の比較表については後記のとおりである）。

(二) 一般船舶油濁損害についての民事責任に関する国内法制の概要

(i) 改正の背景

我が国においては、前記のように、二〇〇四年の改正によって、一般船舶油濁損害の賠償制度が規定されるに

至った（油濁損害賠償法三九条の二以下）。改正の背景については、「我が国沿岸では、タンカー以外の船舶による油濁損害の賠償や座礁した船舶の撤去が適切に行われな事故が発生していることから、新たに油濁損害の賠償等に係る保障契約の締結を義務付けることにより被害者保護を充実させるため」⁽³²⁾であることが指摘されている。

(ii) 責任当事者

同制度の下で、責任当事者たる一般船舶の船舶所有者および船舶賃借人⁽³³⁾（同法二条五号の二、以下「一般船舶所有者等」という）は一般船舶油濁損害について賠償責任を負う（油濁損害賠償法三九条の二第一項⁽³⁴⁾）。一般船舶とは、旅客またはばら積みの油以外の貨物その他の物品の海上輸送のための船舶類（ろかいまたは主としてろかいをもつて運転するものを除く）をいう（同法二条四号の二）。船舶所有者とは船舶の所有者として登録を受けている者（当該登録を受けている者がいない時は、船舶を所有する者）をいう（同法二条五号参照）。

(iii) 責任原理と免責事由

同法三九条の二第一項は、一般船舶油濁損害の賠償責任について故意・過失を問題としていないので、一般船舶所有者等に対する嚴格責任を規定したものである。また、同条項および同二項は、一般船舶所有者等の連帯責任も規定している。ただし、同条項一号ないし四号は、当該一般船舶油濁損害が、①戦争、内乱または暴動により生じた場合（一号）、②異常な天災地変により生じた場合（二号）、③専ら当該一般船舶所有者等およびその使用する者以外の者の悪意により生じた場合（三号）、④専ら国または公共団体の航路標識または交通整理のための信号施設の管理の瑕疵により生じた場合（四号）についての免責を規定している。

(iv) 責任制限

責任制限については、バンカー条約と同様、責任制限の内容について固有の規定を置いておらず、船主責任制限法の定めるところによるとしている（油濁損害賠償法三九条の三）。

(v) 賠償範囲

油濁損害の賠償範囲は、不法行為法の一般原則に基づき検討されるべきであるが、油濁損害賠償法二条七号の二は一般船舶油濁損害について、一般船舶から流出しまたは排出された燃料油による汚染により生ずる我が国の領域内または排他的経済水域内における損害（同号イ）ならびに当該損害の原因となる事実が生じた後にその損害を防止しまたは軽減するために執られる相当の措置に要する費用およびその措置により生ずる損害（同号ロ）、と規定する。すなわち、タンカー油濁損害（油濁損害賠償法二条六号）と同様、汚染損害ないしは防止軽減措置に該当するものである。前者については燃料油による汚染により生じた損害であること、後者については損害を防止・軽減するために必要かつ相当といえる措置であることが必要となろう。一般船舶油濁損害の賠償範囲を判断するに当たっては当該文言を十分参酌する必要がある。特に損害防止軽減措置に係る費用についてその賠償範囲を判断するに当たっては、必要性および相当性が重要な基準となると考えられる。油濁損害に該当するものの具体例としては、損害防止軽減措置に係る費用（例えば、オイルフェンスの展張、油処理剤の散布、残っている油の移し替え、油の回収に係る費用が考えられる）、財産損害（例えば、油により汚れた船体、漁具などの清掃・修繕・交換に係る費用が考えられる⁽³⁷⁾）、間接損失（例えば、漁業者の漁具が油により汚れ、当該漁具を清掃あるいは取り換える間、漁ができなくなったという場合におけるその間の収入の喪失が考えられる⁽³⁸⁾）、純経済的損失（例えば、漁業者の漁具は汚染されなかったけれども、油濁事故により漁場が汚染され漁に出ることができなかったことによる収入の喪失や汚染された海浜付近におけるホテルあるいはレストランの経営者が汚染の間の客数の減少により被った収入の喪失が考えられる⁽³⁹⁾）を挙げることができる。ただ、タンカー油濁損害については、タンカー所有者による賠償のみならず（油濁損害賠償法三条）、国際油濁補償基金による補償がなされ得る（油濁損害賠償法二条および三〇条の二）。そのため、F Cに基づき設立された国際油濁補償基金の発行する請求の手引き⁽⁴⁰⁾に従って実務上は基金による補償の範囲が決め

られると考えられる⁽⁴¹⁾。他方、一般船舶油濁損害については国際油濁補償基金による補償基金の制度は存在しない以上、請求の手引が必ずしもそのまま妥当するということにはならない。その賠償範囲は、油濁損害賠償法二条七号の二の文言を参酌しつつ、最終的には、個別具体的な事案ごとに判断する他ないを考える。

(vi) 強制保険

油濁損害賠償法三九条の四は、総トン数一〇〇トン以上の一般船舶（外航船）について、一般船舶油濁損害賠償等保障契約（以下「保障契約」という）の締結を要求し、保障契約なしに、日本籍船が国際航海に従事したり（同条一項）、外国籍船が東京湾、伊勢湾および瀬戸内海その他の国土交通省令で定める海域に入出港すること（同条二項）を禁じている。また、保障契約の範囲としては、一般船舶油濁損害のみならず、一般船舶が座礁、沈没等により日本の領域内に放置された場合にこれを撤去等するのに要する費用も填補するものでなければならず（同法三九条の五第一項一号および二号）、船主責任制限法上の責任限度額に満たないものではあつてはならない（同条三項）。

(三) 検討

本件事例における海洋汚染防止法上の応急措置や防除措置に係る費用は、損害防止軽減措置に係る費用として、油濁損害賠償法の下での一般船舶油濁損害に該当すると考えられる。防除措置については、A 船の船舶所有者が海洋汚染防止法三九条二項一号に基づき防除措置を履行した場合には、自らに対して損害賠償請求することは考えられない。また、タンカー油濁損害の場合には、タンカー所有者は、その自発的に執った損害防止軽減措置に係る費用および同措置により生ずる損害について制限債権を有するものとみなし、これをもって責任制限手続（後述）に参加することができるのに対して（油濁損害賠償法三六条）、一般船舶油濁損害の場合にはそのような制

92C L C・F C、バンカー条約、および油濁損害賠償法の比較表

	92C L C・F C	バンカー条約	油濁損害賠償法	
			タンカー	一般船舶
対象船舶	油タンカー（1条1項）	海上航行船舶および海上用舟艇（種類を問わず）（1条1項）	C L Cと同様、油タンカー（2条4号）	旅客またはばら積み の油以外の貨物その他の物品の海上輸送のための船舶類（2条4号の2）
対象油	原油、重油、重ディーゼル油、潤滑油等の持続性炭化水素鉱物油（燃料油も含む）（1条5項）	燃料油（船舶の運航または推進に使用する炭化水素鉱物油（潤滑油を含む）およびその残渣油）（1条5項）	原油、重油、潤滑油、一定の炭化水素油（燃料油も含む）（2条3号、施行令1条）	燃料油（2条3号の2）
対象損害	油の流出・排出による汚染による損失・損害、環境回復措置費用、防止措置費用、防止措置による損失・損害（1条6項）	同左（1条9項）	油の流出・排出による汚染による損害（2条6号イ）ならびに損害防止軽減措置費用および同措置による損害（同号ロ）（文言は異なるも、C L Cの国内法であることから、C L Cと同様と考えられる）	一般船舶から流出・排出された燃料油による汚染による損害（2条7号の2イ）ならびに損害防止軽減措置費用および同措置による損害（同号ロ）
地理的適用範囲	締約国の領域および排他的経済水域（2条）	同左（2条）	同左（2条6号イ）	日本国の領域および排他的経済水域（2条7号の2イ）
責任当事者	船舶所有者（3条および1条3項）	船舶の所有者（登録船主を含む）、裸傭船者、管理人および運航者（3条および1条3項）	船舶所有者（3条および2条5号）	船舶所有者および船舶賃借人（39条の2および2条5号の2）（定期傭船者については議論の余地あり）

	92C L C ・ F C	バンカー条約	油濁損害賠償法	
			タンカー	一般船舶
責任の性質	厳格責任（3条1項）（ただし、免責事由あり）および連帯責任（4条）	同左（3条および5条）	同左（3条1項および2項）	同左（39条の2）
責任制限	タンカーに固有の責任制度あり（責任限度額については5条参照）	固有の責任制度はなく、国内制度または1976年海事債権責任制限条約等の国際制度による（6条）	C L Cと同様、タンカーに固有の責任制度あり（責任限度額については6条参照）	船主責任制限法による（39条の3）
強制保険	あり（2000トンを超えるばら積みの油を貨物として輸送している船舶所有者に対して責任限度額に満つる額の保険等（7条）	あり（総トン数1000トンを超える船舶の所有者に対して、責任限度額に等しい額の保険等（7条）	C L Cと同様、あり（13条および14条）	あり（総トン数100トン以上の一般船舶について）（一般船舶油濁損害のみならず一般船舶が座礁・沈没等により日本の領域内に放置された場合にこれを撤去等するのに要する費用も填補するものでなければならず、船主責任制限法上の責任限度額に満つること（39条の4および5））
国際油濁補償基金	あり（F Cおよび2003年議定書）（財源は油受取者の拠出金（92F C 10条））	なし	F Cの国内法故に、あり（22条および30条の2）	なし

出典：藤澤一郎「バンカー条約の発効に際して」海運974号（2008年11月）39頁および同「一般貨物船等の燃料油汚染責任と船骸撤去責任に関する新たな法制」海運923号（2004年8月）49頁の別表も参照し、筆者作成。

度はない（むしろ、船主責任制限法によって船舶所有者等の有する債権は制限債権から除外されている（船主責任制限法三条一項四号五号））。従って、A船の船舶所有者は、自発的に防除措置を履行したとしても、責任制限手続に参加して制限基金から弁済を受けることはできない。他方B船の船舶所有者が海洋汚染防止法三九条二項三号に基づき防除措置を履行した場合には、同措置に係る費用は一般船舶油濁損害に該当し、A船の船舶所有者に対して損害賠償請求できる（油濁損害賠償法三九条の二第一項）。ただし、本件事例においてはB船にも過失があることから、損害賠償請求訴訟においては、裁判所は、損害賠償の責任および額を定めるについて、これを参酌することができる（油濁損害賠償法三九条の二第二項および同法四条）。また、B船の船舶所有者が有する損害賠償請求権は船主責任制限法の責任制限にかかるとも（油濁損害賠償法三九条の三）、責任制限手続に参加して制限基金から弁済を受けることができると考えられる。

四 船主責任制限制度の適用⁽⁴²⁾

（一）船主責任制限制度の成立経緯の概要

油濁事故をはじめとした海難事故が発生した場合、船舶所有者等が事故により発生する損害の賠償責任を負うことがあるが、かかる責任を一定限度額に制限する制度が世界的に存在する⁽⁴³⁾。これは、船舶所有者等に全責任を負わせることは海運に係る商業活動を抑制することにつながるのと政策的な考慮によること等とされ、その歴史は中世に遡るとされる⁽⁴⁴⁾。国際的には、一九五七年海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約（以下「船主責任制限条約」という⁽⁴⁵⁾）が存在していた（一九二四年海上航行船舶の責任制限についての若干の規則の統一に関する条約は発効に至らなかった）。その後、責任限度額の引き上げ等の部分的な変更のため、船主責任制限条約に代

わり一九七六年に海事債権に係る責任の制限に関する条約（以下「海事債権責任制限条約」とい⁽⁴⁶⁾）が成立し、同条約は一九八六年一二月に発効した⁽⁴⁷⁾。

我が国は、前記トリ・キャニオン号事件を契機に六九CLCおよび七一FCが成立したことを受け、両条約と共に、船主責任制限条約を一九七六年に批准し、その国内法としてその前年の一九七五年に油濁損害賠償法と共に船主責任制限法を制定した。すなわち、我が国は当初船主責任制限条約を批准していなかったが、これを批准するに至った背景として、我が国の海運界の経済発展、責任保険制度の整備、責任制限制度の国際的統一に参加する必要性が指摘されている⁽⁴⁸⁾。また、責任制限の態様は複数あるところ、従前我が国は、船主がその船舶等を債権者に委付することによってその責任を免れることができるという委付主義を採用していたが、船主責任制限条約の批准と船主責任制限法の制定により、船主の責任を事故ごとに船舶のトン数に応じて一定的方式により算出される金額に制限する金額主義に改めた⁽⁴⁹⁾。次に、海事債権責任制限条約については、我が国は、一九八二年六月にこれを批准したうえで、船主責任制限法を改正した。さらに、海事債権責任制限条約に係る一九九六年議定書（二〇〇四年五月発効）によって主として責任限度額の引き上げが行われたが、我が国は、二〇〇六年五月に同議定書に加入し、その前年の二〇〇五年に責任限度額の引き上げ等のために船主責任制限法を改正した⁽⁵¹⁾。

（二）船主責任制限制度の制度内容の概要

船主責任制限法の下では、船舶所有者等⁽⁵²⁾もしくは救助者またはその被用者等⁽⁵⁴⁾は同法所定の制限債権⁽⁵⁵⁾についての責任を制限することができる（同法三条一項および二項）。ただし、これらの者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自己の無謀な行為により生じた損害については責任を制限することはできない（同法三条三項）。制限債権には大きく人の損害に関する債権⁽⁵⁶⁾、物の損害に関する債権⁽⁵⁷⁾および旅客の損害に関する

債権⁽⁵⁸⁾とに分かれる。船舶所有者等またはその被用者等がする責任制限は、船舶ごとに、同一の事故から生じたこれらの者に対するすべての人の損害に関する債権および物の損害に関する債権に及ぶ（同法六条一項）。そして、責任制限が物の損害に関する債権のみについてするものであるときは、その責任制限は、人の損害に関する債権に及ばない（同条四項）。

責任限度額は、船舶のトン数に応じて、物の損害に関する債権のみについて責任制限しようとする場合と、その他の場合（人の損害に関する債権のみの場合と、人の損害に関する債権と物の損害に関する債権の両方について責任制限する場合⁽⁵⁹⁾）とに分けて規定されている（同法七条）。

責任を制限しようとする債権が物の損害に関する債権のみである場合には、一〇〇トン未満の木船については三三万六〇〇〇SDR⁽⁶⁰⁾で計算した金額、二〇〇〇トン以下の船舶については一〇〇万SDRで計算した金額、二〇〇〇トンを超える船舶については一〇〇万SDRで計算した金額に、二〇〇〇トンを超え三万トンまでの部分については一トンにつき四〇〇SDRで計算した金額を、三万トンを超え七万トンまでの部分については一トンにつき三〇〇SDRで計算した金額を、七万トンを超える部分については一トンにつき二〇〇SDRで計算した金額を加えた金額が責任限度額となる（同法七条一項一号）。

その他の場合については、それぞれの単位を三倍したうえ同条項一号と同様に計算して得た金額が責任限度額となる（ただし、木船については規定なし）（同条項二号）。その他の場合（同条項二号）、制限債権の弁済に充てられる金額のうち、その金額に同条項一号に掲げる金額（一〇〇トンに満たない木船については一〇〇万SDRで計算した金額）の同条項二号に掲げる金額に対する割合を乗じて得た金額に相当する部分は物の損害に関する債権の弁済に、その余の部分は人の損害に関する債権の弁済に、それぞれ充てられる（同条二項）。ただし、後者のその余の部分が人の損害に関する債権を弁済するに足りないときは、前者の部分は、その弁済されない残額と物の

損害に関する債権の額との割合に応じてこれらの債権の弁済に充てられる（同条二項但書⁽⁶¹⁾）。その趣旨は、人の損害に関する債権について優先的な取り扱いをしようとすることにある⁽⁶²⁾。

一般船舶油濁損害の場合には、タンカー油濁損害と異なり、油濁損害賠償法の中に固有の内容を有する責任制限制度は規定されておらず、船主責任制限法の定めるところに従い責任制限にかかる（油濁損害賠償法三九条の三）。そのため、一般船舶油濁損害に該当する請求権は、船主責任制限法三条に定める他の制限債権（例えば、貨物に対する損害に基づく債権等）と共に、同法七条に従った限度額の範囲内で責任制限にかかることから、タンカー油濁損害に比して、油濁被害者の保護が弱められるおそれが考えられる。これに対しては、海事債権責任制限条約に係る一九九六年議定書により責任限度額の引き上げが行われ、我が国も二〇〇六年にこれに加入し、その前年に船主責任制限法を改正し、責任限度額の引き上げを行った。確かに同法七条一項二号（その他の場合）により責任限度額が定められれば、タンカー油濁損害に比して、油濁被害者の保護が劣ることにはならないかもしれない。すなわち、例えば五〇〇〇トンの一般船舶の場合、同条一項二号による責任限度額は六六〇万SDRとなり、五〇〇〇トンのタンカーの場合に油濁損害賠償法六条一号により計算される責任限度額である四五一万SDRよりも大きい。しかし、船主責任制限法七条一項一号（物損のみの場合）により責任限度額が定められると、五〇〇〇トンの一般船舶の場合、二二〇万SDRとなり、五〇〇〇トンのタンカーの場合の責任限度額の二分の一に満たないため、油濁被害者の適切な保護を確保できるか懸念がないではない。また、前記のとおり、一般船舶油濁損害については、FCに基づく国際油濁補償基金による補償は行われない。そうすると、タンカー油濁損害の場合と同様に制限債権者は制限債権の額の割合に応じて弁済を受ける（船主責任制限法七条五項）ことを考慮すると、油濁被害者の保護が後退するおそれは、タンカー油濁損害に比して強まる可言えよう。その意味では、一般船舶油濁損害に固有の責任制限制度を創設するかあるいは船主責任制限法上の責任限度額を引き上げるなど

タンカー油濁損害との適切な均衡を保つ必要があると考えられる⁽⁶³⁾（二〇一〇年に開催された国際海事機関（International Maritime Organization, IMO）の法律委員会に提出された報告では、二〇〇〇年から二〇〇九年八月までの間に、燃料油による油濁事故五九五件のうち七件が一九九六年議定書の責任限度額を超過したとされている⁽⁶⁴⁾。件数を割合にする⁽⁶⁴⁾と約一・一％とかなり少ないと見ることができ、大規模な油濁事故が発生した場合に、油濁被害者に致命的な損害が及ぶのを回避することを油濁法制の目的の一つと考えるのであれば、この割合は限りなく〇％に近いことが望ましい。そうだとすれば、前記のような何らかの対応を検討することが望ましいと考えることもできよう）。

（三）責任制限手続の概要

次に、責任制限手続の概要を示すと以下になる⁽⁶⁵⁾。

（i）責任制限手続開始の申立て…船舶所有者等もしくは救助者または被用者等は、責任を制限するために、管轄裁判所（同法九条⁽⁶⁶⁾）に責任制限手続開始の申立てをすることができる（同法一七条一項）。責任制限手続開始の申立てをするときは、制限債権に係る事故を特定するために必要な事実および制限債権の額が責任限度額を超えることを疎明し、かつ、知れている制限債権者の氏名または名称および住所を届け出なければならない（同法一八条）。これは申立ての濫用を防止するためとされている⁽⁶⁷⁾。申立人は、責任制限手続開始の申立てをするときは、費用等として裁判所が定める金額を予納しなければならない（同法九一条）。裁判所は、必要があると認めるときは、申立てにより、責任制限手続開始の申立てにつき決定があるまでの間、制限債権に基づく申立人または受益債務者の財産⁽⁶⁸⁾に対する強制執行等の手続の中止を命ずることができる（同法二三条一項）。裁判所は、申立人が破産者であるときは、責任制限手続開始の申立てを却下しなければならない（同法二四条）。裁判所は、手続費用の予納がないとき、制限債権の額が責任限度額を超えないことが明らかとなるとき、申立人が供託命令に従わないとき

は責任制限手続開始の申立てを棄却しなければならない (同法二五条)。

(ii) 供託命令・裁判所は、責任制限手続開始の申立てを相当と認めるときは、申立人に対して、一月を超えない一定の期間内に、裁判所の定める責任限度額に相当する金銭およびこれに対する事故発生の日から供託の日まで年六%の割合により算定した金銭を供託し、かつ、その旨を届け出るべきことを命ずる (同法一九条一項)。もつとも、申立人が、裁判所の許可を得て供託委託契約 (同法二〇条二項) を締結し、定められた期間内にその旨を裁判所に届け出た場合には、当該契約に係る一定額の金銭は、当該期間内に供託することを要しない (同法二〇条一項)。供託委託契約の受託者は、裁判所の定める日までに供託委託契約に従って供託し、かつ、その旨を裁判所に届け出なければならない (同法二一条一項)。

(iii) 責任制限手続開始の決定・裁判所は、供託命令に従った供託または供託委託契約の締結を確認したときは、責任制限手続開始の決定をし (同法二六条⁶⁹)、当該決定と同時に、管理人 (同法四〇条以下) を選任し、制限債権の届出期間と調査期日を定める (同法二七条)。責任制限手続開始決定があると、供託された金銭およびその利息により、基金 (国際油濁補償基金と区別する意味で、以下「制限基金」という) が形成され⁷⁰、制限債権者は、制限基金から支払を受けることができる (同法三三条)。制限債権者は、制限基金以外の申立人または受益債務者の財産に対してその権利を行使することができない (同法三三条)。制限債権者は、その制限債権の額の割合に応じて弁済を受ける (同法七条五項)。

(iv) 責任制限手続への参加・制限債権者は、制限基金から配当による支払を受けるには、責任制限手続に参加することができる (同法四七条一項⁷¹)。制限債権を弁済した申立人または受益債務者 (同条二項)、制限債権につき、将来、制限債権者に代位し、または申立人等に対して求償権を有することとなる者 (同条三項)、制限債権に基づき外国において強制執行をされるおそれがある場合の申立人または受益債務者 (同条四項) は責任制限手続に

参加することができる。責任制限手続に参加しようとする場合には、制限債権の内容等を届出期間（同法五〇条一項）内に裁判所に届け出なければならない（同法四七条五項）。

(v) 制限債権の調査および確定…制限債権の調査期日においては、届出のあった債権について、制限債権であるかどうか、制限債権であるときは、その内容および人の損害に関する債権と物の損害に関する債権との別を調査する（同法五七条）。制限債権の調査は、管理人の出頭を要するところ（同法五九条）、制限債権の調査期日において管理人、申立人、受益債務者、責任制限手続に参加した者等の異議がなかったときは、制限債権であることおよびその内容ならびに人の損害に関する債権と物の損害に関する債権との別は、確定する（同法六〇条）。裁判所は、異議のあった債権について、査定の裁判をしなければならない（同法六一一条一項）。査定の裁判に不服がある者（管理人を除く）は、一定期間内に異議の訴えを提起することができる（同法六三条）。

(vi) 配当…制限基金は、管理人が申立人から取り立てるべき費用等の取立てが不能であるときの当該費用（同法九二条五項）、管理人が査定の裁判に対する異議の訴えを追行するために必要な費用等および弁護士報酬（同法九三条一項）、判決において管理人の負担とされた訴訟費用（同法九三条三項）を除き、配当に充てられる（同法六八条）。管理人は、配当表を作り（配当表の記載に不服があるものは一定期間内に異議を申し立てることができる（同法七二条））、裁判所の認可を得たうえで、調査期日終了後遅滞なく配当を行わなければならない（同法六九条一項および七〇条一項）。配当が終了したときは、裁判所は、責任制限手続終結の決定をし、かつ、その旨を公告しなければならない（同法八〇条）。

(vii) 責任制限手続の廃止…供託委託契約の受託者から金銭の支払を受けることができない等一定の事由に該当する場合（同法八二条）、知っている受益債務者および責任制限手続に参加した者の全員の同意を得た場合（同法八三条）、申立人が破産手続開始の決定を受けた場合において手続を続行することが破産債権者を著しく害する

おそれがある場合（同法八四条）、裁判所は責任制限手続廃止の決定を行う。

(viii) 費用…一定のものを除き、責任制限手続のため必要な費用および管理人の報酬は、申立人の負担とされる（同法九〇条）。

(四) 一般船舶油濁損害と責任制限制度の適用

一般船舶油濁損害に該当する債権は、船主責任制限法に定めるところにより責任制限にかかる（油濁損害賠償法三九条の三）、いかなる債権が責任制限にかかるかは、債権の帰属主体ごと（すなわち、漁業者、海上保安庁長官または関係地方公共団体の長等、および排出された油を積載していた船舶の船舶所有者）に分けて検討する必要がある。

(i) 漁業者の有する債権

漁業者に対して発生する一般船舶油濁損害としては、例えば、漁業者が行った損害防止軽減措置に係る費用（例えば、油の回収等に係る費用）、財産損害（例えば、油により汚れた漁具の清掃・修繕・交換に係る費用）、漁業損害（例えば、油により一定海域が汚染されている間、漁に出ることができなかったことによる当該期間の収入の喪失）を挙げることができる。

かような一般船舶油濁損害については、タンカー油濁損害の場合（油濁損害賠償法五条以下および同法三一条以下）と異なり、同法三九条の二により、その責任制限は、船主責任制限法で定めるところによる。従って、同法の定める手続に従って、制限債権者はその制限債権の額の割合に応じて制限基金から弁済を受けることとなる（同法七条五項）。

しかし、岡部博記弁護士によれば、「特に、漁業関係者については、船舶所有者が清掃作業等の実施を要請し

たという形式を取り、清掃作業費用として一定額の日当等を支払うことにより効果的な清掃作業を実施できる場合がある。このような方法を採用することにより、実務的な処理として、責任制限とは関係なく漁業者に清掃作業費用を支払うことになる⁽⁷²⁾と指摘されている。清掃作業費用は、上記した損害のうち、損害防止軽減措置（これは多くの場合、海洋汚染防止法上の防除措置（同法三九条二項）の内容と重なりと考える）に係る費用に該当すると考えられるところ、これを責任制限にかけない法的根拠としては、「契約に基づく報酬及び費用に関する債権」は制限債権から除外されていること（船主責任制限法三条一項五号かつこ書）を挙げることができよう。責任制限にかかるとすると、制限基金から弁済を受けることができるという利益がある反面、船主責任制限法の下で制限債権に該当する他の債権と共に同法七条の限度額に責任が制限される。よって、責任制限にかからない方が、一般的には債権者に有利と考えられる。清掃作業費用についてこのような実務上の取り扱いを行うことは漁業者の保護に資するものであり、一定程度評価することができよう（また、このようにすれば、結果として、汚染された海洋環境の浄化のための措置を促進することにもつながるであろう）。

このように、理論上は、一般船舶油濁損害として、責任制限にかかり得る制限債権であると解されるとしても、実務上は、漁業者の有する損害防止軽減措置に係る債権については、責任制限にかけずに支払を行う方法が取られる場合があるようである。

(ii) 海上保安庁長官または関係地方公共団体の長等の有する債権

次に問題となるのは、海洋汚染防止法に従って、海上保安庁長官または関係地方公共団体の長等が行った防除措置に係る費用が、船主責任制限法の責任制限にかかるのかということである。すなわち、前記のとおり、海上保安庁長官（または海上保安庁長官が関係地方公共団体の長等に対して防除措置を講ずることを要請し（海洋汚染防止法四一条の二）、この要請に基づいて同措置が講じられた場合は関係地方公共団体の長等（同法四一条の三）は、排出

された油が積載されていた船舶（A 船）の船舶所有者に当該防除措置に係る費用を負担させることができる（同法四一条一項または四一条の三第一項）。また、前記のとおり、当該防除措置に係る費用は油濁損害賠償法の一般船舶油濁損害に該当すると考えられ、同法三九条の二に基づいて排出された油が積載されていた船舶（A 船）の船舶所有者に対して損害賠償請求することができる⁽⁷³⁾。このとき、海上保安庁長官または関係地方公共団体の長等の A 船の船舶所有者に対する防除措置に係る費用の請求権は、油濁損害賠償法に基づいて請求する場合には同法三九条の三に基づき船主責任制限法の責任制限にかかるのか、また、海洋汚染防止法四一条一項または四一条の三第一項に基づいて請求する場合には責任制限にかかるのかという問題点が存在するものと考えられる。

まず、油濁損害賠償法に基づいて損害賠償請求する場合について考えると、防除措置を行った者が私人（漁業者）であるか行政機関（海上保安庁長官等）であるかによって私法上の請求権の取り扱いを異にすべきとは思われない。海上保安庁長官等が防除措置を講じた場合に生じる費用は、損害防止軽減措置に要する費用（油濁損害賠償法二条七号の二ロ）として、一般船舶油濁損害に該当し、理論上は責任制限にかかるように考えられる。

では、海洋汚染防止法に基づいて費用請求する場合はどうか。請求の法的根拠によって、取り扱いを異にすべきではないようにも思われる。しかし、海洋汚染防止法に基づく公法上の規制に伴い生ずる費用は、純然たる私法上の請求権とはいえない。また、海洋汚染防止法は、海洋環境の保全等ならびに人の生命および身体ならびに財産の保護を目的とするのに対して（同法一条参照）、油濁損害賠償法は、油濁被害者の保護を目的とするものであり、相互に目的を異にする。実質的に考えても、船舶所有者が自ら防除措置を行う場合には責任制限にかからないにもかかわらず（船主責任制限法三条一項四号五号かつこ書）、海上保安庁長官等の有する債権が責任制限にかかるのとすると、船舶所有者を不当に利することとなり、防除措置に対するインセンティブが働かなくなるおそれがある。さらに、油濁損害賠償法には、一般船舶油濁損害に基づく債権は船主責任制限法の定めるところに

よって責任制限にかかる旨の明文規定があるのに対して（油濁損害賠償法三九条の二）、海洋汚染防止法には、そのような明文規定は存在しない。以上の理由により、海洋汚染防止法に基づく海上保安庁長官等の有する防除措置に係る費用請求権は、責任制限にかからないというべきである。⁽⁷⁴⁾

そうすると、油濁損害賠償法に基づいて損害賠償請求する場合には責任制限にかかり、海洋汚染防止法に基づき費用請求する場合には責任制限にかからないことになるが、これは、私法上の損害賠償請求権と公法上の費用請求権が別個に成り立っており、根拠法令も異なる以上、帰結が異なるのは当然と考えることができる。⁽⁷⁵⁾

ただし、損害防止軽減措置（油濁損害賠償法二条七号の二ロ）に係る費用の責任制限に関連して更に検討しなければならぬ問題がある。すなわち、同措置のうち、排出された油の防除措置（海洋汚染防止法三九条一項二項参照）と沈没した船舶内に残存し排出のおそれのある油の抜き取りその他の排出防止措置（以下「無害化措置」という（同条五項参照））とで責任制限に相違が生じるかという問題がある。この点、海事債権責任制限条約の「沈没し、難破し若しくは乗り揚げた又は放棄された船舶（船舶上のすべての物を含む）の引揚げ、除去、破壊又は無害化作業に関する債権」を責任制限の対象とする同条約二条一(d)の規定について、我が国が同条約の批准にあたり当該規定の適用を排除する留保をなしていること、油濁損害賠償法の条文の文言上明らかではないこと、責任制限の対象を解釈で広げるのは相当ではないことを理由に、無害化措置に要する費用に基づく債権については、責任制限の対象にはならないとする岡部博記弁護士の見解がある。⁽⁷⁶⁾ 思うに、海洋汚染防止法に基づく防除措置も無害化措置も共に油濁損害賠償法二条七号の二ロの損害防止軽減措置に該当し、これらに要する費用は一般船舶油濁損害に該当すると考えられる。当該費用が責任制限の対象になるかは油濁損害賠償法三九条の二に基づき船主責任制限法三条一項四号または五号の制限債権に該当するかどうかという見地から検討されるべきである。同条項四号は二条二項三号に掲げる措置（損害防止軽減措置）により生ずる損害に基づく債権を、三条一項五号は同

措置に関する債権を制限債権として規定している。そして、同法二条二項は、救助活動として、以下の措置を規定する。すなわち、「沈没し、難破し、乗り揚げ、若しくは放棄された船舶又はその船舶上の物の引揚げ、除去、破壊又は無害化のための措置」(一号)、「積荷の除去、破壊又は無害化のための措置」(二号)、「前二号に掲げる措置のほか、制限債権を生ずべき損害の防止又は軽減のために執られる措置」(三号)である。そうすると同三号に掲げる措置について規定する同法三条一項四号五号の制限債権には無害化措置(二条二項一号)に要する費用に係る債権は含まれないと文理解釈することができる。また、海事債権責任制限条約二条一(d)は無害化措置に関する債権を責任制限の対象とすると規定しているが、同条約一八条一(一九九六年議定書による改正後は一八条一(a))はこの規定の適用を排除する権利を留保することができる旨を規定し、我が国はその旨留保している⁽⁷⁷⁾。かかる留保については、「難破物の除去に関する法令によって難破した船舶の所有者等に対して課される義務又は責任を原因として生ずる債権を制限債権とすると、難破した船舶除去の代執行の費用が制限債権となり、右船舶所有者等にとっては自発的に除去しない方が有利となるため、その義務又は責任の履行が円滑に行われなくなるおそれのあることに主たる理由があった⁽⁷⁸⁾」とされている。このことに照らせば、無害化措置に要する費用に係る債権は船主責任制限法三条一項四号五号の制限債権には含まれないと解するのが、我が国の立場に合致し、妥当と考えられる(よって、筆者も、結論において上記見解に賛同するものである)。

(iii) 船舶所有者の有する債権

船舶所有者等およびその被用者等有する債権は制限債権から除かれる(船主責任制限法三条一項四号五号かつこ書)。従って、船舶所有者が自ら防除措置を講じる場合に生ずる費用は、責任制限にかからず、制限基金から支払を受けることはできない⁽⁷⁹⁾。この点は、タンカー油濁損害の場合には、固有の責任制限制度が存在し(油濁損害賠償法五条以下および三六条一項)、かかる除外規定は適用されないのと異なることを指摘できる。

(iv) 船舶所有者間の債権債務関係と責任制限

最後に、排出油を積載していた船舶（A船）の船舶所有者が防除措置を講じ同措置に係る費用を負担した場合に、油排出の原因をなした衝突船舶（B船）の船舶所有者に対して事後的に求償することが考えられる。すなわち、A船の船舶所有者は海洋汚染防止法三九条二項一号に基づき、B船の船舶所有者は同条項三号に基づき防除措置義務を負うが、A船の船舶所有者が防除措置義務を履行し、それに伴い発生した費用を負担した場合には、当該費用はB船の船舶所有者との関係では一般船舶油濁損害に該当するようにも思われる。しかし、一般船舶油濁損害の賠償責任は燃料油が積載されていた一般船舶の一般船舶所有者等が負うべきものであるから、衝突船舶であるB船の船舶所有者の損害賠償責任は、油濁損害賠償法三九条の二ではなく、商法六九〇条ないしは民法七〇九条に基づくということとなる。問題は当該損害賠償請求権が責任制限にかかるかということである。

この点、前記のとおり、海上保安庁長官等の無害化措置に要する費用に係る債権は、我が国の海事債権責任制限条約への一部留保等の理由から、船主責任制限法三条一項四号および同五号の制限債権には含まれず、責任制限にはかからないと解される。また、前記のとおり、海洋汚染防止法に基づく海上保安庁長官等の有する防除措置に係る費用請求権も責任制限にかからないというべきである。

しかしながら他方、船骸撤去の事案であるが、他の船舶との衝突により沈没した船の所有者が、右沈没船を除くべき法令上の義務を課され、これを除去したため、衝突の相手方たる船舶の所有者および船長らに対して、右除去に要した費用の損害賠償を求めた事件について、最判昭和六〇年四月二六日民集三九卷三号八九九頁は、当該損害賠償請求権は、（昭和五七年法律第五四号による改正前の）船主責任制限法三条一項二号の制限債権（同項一号に掲げる物および当該船舶以外の物の滅失もしくは損傷による損害に基づく債権）に該当すると判示した⁽⁸⁰⁾。このように、事例は異なるもこれに平仄を合わせるとすると、海上保安庁長官等との関係と、衝突船舶の船舶所有者間

の関係とは、制限債権に該当するかどうかについて相違が生じるものと考えられる。すなわち、海上保安庁長官等との関係では、防除措置や無害化措置に対するインセンティブが働かなくなることを防止するためには、同措置に要する費用に係る債権は制限債権に該当しないと解する必要がある一方、船舶所有者間の関係は、これと別異に考えることができる。船舶所有者間の関係は、海洋汚染防止法に基づく公法上の規制よりも、純然たる私法上の法律関係と捉えればよいから、防除措置費用に係る求償権を制限債権（船主責任制限法三条一項四号五号）から除外する理由がないように考えられる。よって、船舶所有者間の防除措置費用に係る求償権は制限債権に該当するというべきである⁽⁸¹⁾。従って、当該求償権は、責任制限にかかると解される。

なお、船舶所有者が防除措置を講じた場合と異なり、海上保安庁長官または関係地方公共団体の長等が防除措置を講じた場合における、同措置に係る費用を負担した排出油を積載していた船舶（A 船）の船舶所有者の他に責めに任ずべき者（B 船の船舶所有者）に対する求償権については海洋汚染防止法四一条四項および四一条の三第八項に規定されている。これについても、船舶所有者間の求償の問題であり、海上保安庁長官等との関係と異なるから、同条項に基づく求償権も責任制限にかかると解すべきである（当該求償権については、海上保安庁長官との関係と異なり（海洋汚染防止法四一条二項）、行政代執行法の規定は準用されないと考えられる。）。

次に、被害者（特に漁業者）に対して油濁損害が発生した場合の私法上の法律関係については、A 船の船舶所有者と B 船の船舶所有者の共同不法行為（民法七一九条）とみることができる⁽⁸²⁾（油濁損害賠償法三九条の二第一項が規定する一般船舶油濁損害賠償責任は、燃料油が積載されていた一般船舶の船舶所有者等の連帯責任であるから、A 船の船舶所有者と船舶賃借人が連帯責任を負うとしても、A 船と B 船の船舶所有者の連帯責任は同条項に基づいては発生しない。他方、A 船だけでなく B 船からも燃料油が流出しいずれの船舶に積載されていた燃料油によるものであるかを分別することができないときは、両船舶の船舶所有者は連帯責任を負うが（同条二項および三条二項）、A 船のみから燃料油

が流出した場合には、同条項に基づいては両船の船舶所有者に連帯責任は発生しない。その場合でも共同不法行為の要件を充足すれば、民法七一九条に基づいて両船の船舶所有者に連帯責任が発生すると解することができる⁽⁸³⁾。そうすると、A船とB船の船舶所有者は連帯責任を負い、その債務は不真正連帯債務と解することができる⁽⁸⁴⁾。共同不法行為の加害者間では、過失の割合や損害発生への寄与度に応じた求償が認められるから、A船の船舶所有者は自己が負担すべき割合を超えて油濁被害者に弁済した場合にはB船の船舶所有者に対して求償することができる。問題は、この求償権が責任制限にかかるかということである。これについては、漁業者が発生した漁業損害が損害防止軽減措置により生ずる損害であれば、船主責任制限法三条一項四号の制限債権に該当すると考えられる⁽⁸⁵⁾。そうすると、その賠償に係る船舶所有者間の求償権も同条項号の制限債権に該当すると考えられる。また、漁業損害が漁業権の侵害による損害であれば、「船舶の運航に直接関連して生ずる権利侵害による損害に基づく債権」として同条項三号の制限債権に該当すると考えられ⁽⁸⁶⁾、これに係る船舶所有者間の求償権も同条項号の制限債権に該当すると考えられる⁽⁸⁷⁾。従って、当該求償権は責任制限にかかると考えられる。

五 むすびに代えて

以上のように、燃料油の流出事故により生じる一般船舶油濁損害をめぐる法律関係に関して、海洋汚染防止法に基づく公法上の規制ならびに油濁損害賠償法および船主責任制限法に基づく私法上の法律関係の双方について考察を行った。公法上の規制に基づき生ずる費用に係る債権は油濁損害賠償法の一般船舶油濁損害にも該当し、船主責任制限法の下での責任制限にかかるかどうかという問題点が存在するため、これらは交錯し相互に関連する。ここで重要なのは、船舶所有者の賠償責任が責任制限にかかるかどうかは、海洋汚染防止法に基づく公法上

の義務の履行にインセンティブが働かなくなる事態を回避するという見地から解釈を行う必要があるということであると考えられる。これまでの考察を簡潔にまとめると以下のようなになる。

本件事例（一般船舶であるA船とB船が衝突し（両船に過失があるとする）、A船から燃料油が流出する油濁事故が発生したという場合）において、排出した油が積載されていた船舶の船舶所有者やこれに衝突した船舶の所有者は、海洋汚染防止法三九条二項一号および三号に基づき防除措置義務を負う。これらの者が防除措置義務を履行しない場合に、海上保安庁長官は、当該措置を代執行し、これに要した費用を排出油が積載されていた船舶の船舶所有者から徴収することができる（海洋汚染防止法四一条一項および二項）。かかる防除措置に係る費用は、損害防止軽減措置に係る費用として、一般船舶油濁損害に該当し（油濁損害賠償法二条七号の二ロ）、一般船舶所有者等（同法五号の二）が賠償責任を負う（同法三九条の二）。一般船舶油濁損害に該当する私法上の損害賠償請求権が船主責任制限法の定めるところにより理論上責任制限にかかり得ることは別として、海洋汚染防止法に基づく防除措置については、同措置の義務の履行に対するインセンティブが働かなくなることなどを回避するという見地が重要であろう。かかる見地からは、海上保安庁長官や関係地方公共団体の長等の海洋汚染防止法四一条および四一条の三に基づく費用の負担については、制限債権に該当せず責任制限にかからないと考えるべきである。⁽⁸⁸⁾このように、海洋汚染防止法に基づく費用債権は船主責任制限法に基づく責任制限にかかるかという問題点があり、これらは交錯的な連関を有しているものと考えられるのである。

前記のように、一般船舶油濁損害が発生した場合には、タンカー油濁損害と異なり、国際油濁補償基金による補償はなされないこと、固有の責任制限制度は存在せず船主責任制限法に委ねられることから、油濁被害者の保護が後退するおそれがある。そこで、一般船舶油濁損害に該当する債権が制限債権として責任制限にかかるのか慎重な検討を要すると共に、立法論としては、一般船舶油濁損害に固有の責任制限制度を創設するかあるいは船

主責任制限法上の責任限度額を引き上げるなどタンカー油濁損害との適切な均衡を保つための一定の対応を検討する必要があると考えられる。⁽⁸⁹⁾

〔追記〕 本稿は、公益財団法人クリタ水・環境科学振興財団による研究助成（研究題目：「船舶等起因する油等の有害物質による海洋汚染に対する浄化措置に関する法的責任の研究」、助成番号：23204）を受けた研究成果の一部である。ここに同財団への謝意を表す。

（１） 当該事故の事実関係や法的問題点については、谷川久「ナホトカ号流出油事故と法的問題点」ジュリー一一七号（一九九七年）一八五頁以下参照。同事故の概略は、ロシア船籍のタンカーであるナホトカ号が一九九七年一月二日にＣ重油約一万九〇〇キロリットルを積載してカムチャッカに向けて日本海を航行中に、船首部が折損して沈没した結果、Ｃ重油約六二四〇キロリットルが流出し、島根県から新潟県に至る一府八県に及んで漂着したというものである。これにより油の回収・除去作業等に要した費用のみならず漁業や観光業への損害等莫大な損害が発生した。和解に至るまでの経緯については、小川洋一「ナホトカ号の油濁損害事故」海と安全五一七号（二〇〇三年）二七頁以下参照。また、ナホトカ号油濁事故の補償額の概要については、除本理史『環境被害の責任と費用負担』（有斐閣、二〇〇七年）一六八頁および国土交通省「ナホトカ号油流出事故における油濁損害賠償等請求事件に係る訴訟の和解について」（二〇〇二年八月三〇日）〈<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/10/100830.html>〉参照。これによれば、補償額の合計は約二六一億円とされている。

（２） タンカーによる過去の油濁事故については、谷川久「国際油濁損害補償制度の二十年」成蹊二八卷（一九八八年）四一頁以下および The International Oil Pollution Compensation Funds, Incidents Involving the IOPC Funds (Oct. 2010), available at http://www.iopcfund.org/npdf/incidents2010_e.pdf (last visited on Oct. 31, 2011) 等参照。タンカー油濁損害をめぐる法律関係の考察は別稿に譲る。

（３） 国土交通省報道発表資料「明石海峡多重衝突事故で運航事業者に安全確保命令を発出」（二〇〇八年四月一八日）

<http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji04_hh_000001.html>。

(4) 昭和五〇年一月二七日法律第九五号(最終改正:平成一六年四月二一日法律第三七号)。二〇〇四年の改正前は油濁損害賠償保障法との名称であったが、同年の改正の際に船舶油濁損害賠償保障法に名称変更され、タンカー以外の一般船舶による油濁損害の賠償制度などが規定されるに至った。

(5) 昭和四五年一月二五日法律第一三六号(最終改正:平成二二年五月二八日法律第三七号)。

(6) 昭和五〇年一月二七日法律第九四号(最終改正:平成一七年六月一七日法律第五八号)。

(7) 海洋汚染防止法の解説については、海洋汚染・海上災害防止法研究会編『海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の解説』(成山堂書店、一九九六年)、海事法研究会編『海事法』(海文堂、二〇〇八年)一九七頁以下、神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編著『概説 海事法規』(成山堂書店、二〇一〇年)二二二頁以下等を参照。

(8) 海洋汚染防止法の成立経緯については、海洋汚染・海上災害防止法研究会編・前掲注(7)解説一頁ないし六頁、海事法研究会編・前掲注(7)海事法一九七頁ないし一九九頁、神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編著・前掲注(7)海事法規二二二頁ないし二二三頁を参照。

(9) 昭和四二年八月一日法律第一二七号。

(10) See International Maritime Organization, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), available at [http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx) (last visited on Oct. 31, 2011).

(11) 環境省報道発表資料「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案の閣議決定について」(二〇〇七年三月八日) <<http://www.env.go.jp/press/press.php?serial=8131>> 参照。

(12) 国土交通省資料「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案概要」<<http://www.mlit.go.jp/common/000057656.pdf>> 参照。

(13) 海洋汚染防止法三八条によれば、船舶から特定油(蒸発しにくい油で国土交通省令で定めるものをいう(同法三八条一項一号)。すなわち、原油、一定の重油、潤滑油、これらの油を含む油性混合物である(同法施行規則二九条)。また、濃度が排出される特定油一万立法センチメートル当たり一〇立法センチメートル以上で、量が一〇〇リットル

の特定油分を含む量以上であるもの（同法施行規則三〇条）等の排出があった場合には、当該船舶の船長は、当該排出があった日時および場所、排出の状況、海洋汚染の防止のために講じた措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報しなければならない（ただし、排出された特定油等が一万平方メートル（同法施行規則二八条）を超えて広がるおそれがないと認められるときは、この限りではない）（同法三八条一項）。船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合において、船舶から特定油等の排出のおそれがあるときも同様である（同条二項本文）。大量の油等の排出があった場合にその原因となる行為をした者は、上記に準じて通報を行わなければならない（ただし、船舶の船長が通報を行ったことが明らかなきときは、この限りではない）（同条五項）。油等が一万平方メートルを超えて海面に広がっていることを発見した者は、遅滞なく、その旨を海上保安機関に通報しなければならない（同条七項）。海洋施設等については、同条三項以下参照。

(14) 海洋汚染防止法三九条の三によれば、以下の者は、当該船舶もしくは施設または当該係留施設を利用する船舶から特定油が排出された場合に、排出された特定油の広がりおよび引き続き特定油の排出の防止ならびに排出された特定油の除去のための措置を講ずることができるように、当該船舶内もしくは施設内または一定の場所にオイルフェンス、薬剤（油処理剤、油吸着剤または油ゲル化剤）その他の資材を備え付けておかなければならない。すなわち、①貨物としてばら積みの特定油を積載している総トン数一五〇トン以上のタンカー（同法施行規則三三条の七第一項）の船舶所有者、②船舶から陸揚げし、または船舶に積載する特定油で五〇〇キロリットル（同条二項）以上の量のものを保管することができる施設の設置者、③①のタンカーに係留することができる係留施設（専ら当該タンカー以外の船舶に係留させる係留施設を除く）の管理者である。

(15) 海洋汚染防止法三九条の四によれば、総トン数が五〇〇〇トン（同法施行規則三三条の八第一項）以上のタンカー（その貨物艙の一部分がばら積みの液体貨物の輸送のための構造を有するタンカーにあつては、当該貨物艙の一部分の容量が一万立法メートル（同法施行規則三三条の八第二項）以上のものに限る）の船舶所有者は、東京湾、伊勢湾および大阪湾を含む瀬戸内海（同法施行規則三三条の九、神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編著・前掲注（七）概説海事法規二九六頁）を、当該タンカーに貨物としてばら積みの特定油を積載して航行させるときは、油回収船または特定油を回収するための機械器具（油回収装置等）を配備しなければならない。油回収船および油回収装置

等の性能・設備については、同法施行規則三三条の一〇および一一に規定されている。例えば、油回収船の性能・設備については、①特定油回収能力（波高三〇センチメートル、波長一〇メートルの状態にある海面において、厚さ六ミリメートルのB重油を収取する場合に、一時間に収取することができる特定油分の量をいう）が三キロリットル以上であること、②推進機関を有すること、③適切な量の特定油分を貯蔵できること、④一時間に特定油回収能力以上の特定油分を送送できるポンプを有すること、⑤特定油が付着したごみ等をも回収できること、とされている（同法施行規則三三条の一第一項）。

(16) 海洋汚染防止法四〇条の二によれば、以下の者は、油濁防止緊急措置手引書を作成し、これを施設内（当該施設内に備え置き、または掲示することが困難である場合には、当該施設の管理者の事務所内）に備え置き、または掲示しておかなければならない。すなわち、①船舶から陸揚げし、または船舶に積載する油で五〇〇キロリットル（同法施行規則三四条の第三項）以上のものを保管することができる施設の設置者、②船舶（貨物として油を積載している総トン数一五〇トン以上のタンカー（同法施行規則三四条の第三項一号）を係留することができる係留施設の管理者である）。

(17) 油とは、原油、重油、潤滑油、軽油、灯油、揮発油、アスファルト、これら以外の炭化水素油（石炭から抽出されるものを除く）であって化学的に単一の有機化合物および二以上の当該有機化合物を調合して得られる混合物以外のもの、およびこれらの油を含む油性混合物（潤滑油添加剤を除く）をいう（海洋汚染防止法三二条二号、同法施行規則二条および同二条の二）。

(18) 海洋汚染防止法は、船舶所有者の定義規定を置かずに、同法五条一項かつこ書きで「当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人。以下同じ。」と規定とする。さらに、海洋汚染・海上災害防止法研究会編・前掲注(7)解説一六八頁によれば、船舶所有者とは、「船舶が共有されているときは船舶管理人、船舶が貸し渡されているときは船舶借入人である。裸傭船契約の傭船者は、船舶借入人として防除措置義務者となるが、定期及び航海傭船契約のときは船主が防除措置義務者となる。再傭船契約のときも当該契約の内容が裸傭船契約か定期及び航海傭船契約かの区分により前記と同様に考えればよい。」とされている。たしかに船舶賃借人は一般には裸傭船者を意味し、船長・船員が船主により選任され船主の指揮監督下にあるとされる定期傭船者と

は異なる（小林登「船舶運航の主体と補助者」落合誠一『江頭憲治郎編集代表『日本海法会創立百周年祝賀・海法大系』（株式会社商事法務、二〇〇三年）八頁および同「定期傭船契約の法的諸問題」法教一二〇号（一九九〇年）一一〇頁参照）。その意味で、裸傭船者と定期傭船者とで法的取り扱いを異にすることには一定の根拠が認められる。ただ、定期傭船者の契約法上ないし不法行為法上の責任（商法七〇四条一項の適用ないし類推適用の可否）については海商法の分野で議論されてきた問題点であるところ（小林登・前掲海法大系一〇頁参照）、このような議論は、定期傭船者の海洋汚染防止法に基づく防除措置義務の有無についても妥当するものと考えられる。この点に関する検討は別稿に譲ることとしたい。

(19) 防除措置義務違反に対して罰則が規定されていないのは、応急措置義務と異なり、例外的に防除措置を履行しなくてもよい場合があることから、同措置を履行するかどうか、履行するとしてその適切な内容の判断に困難を伴うことが考えられる。そこで、海上保安庁長官の命令（海洋汚染防止法三九条三項）の違反を待って、罰則（同法五五条一項一三号）を課することにしたものと考えられる。なお、海洋汚染・海上災害防止法研究会編・前掲注（7）解説一六八頁参照。

(20) 「この中には、全く防除措置を講じていない場合のほか、防除措置が一部実施されていても不十分である場合も含まれる」とされている。海洋汚染・海上災害防止法研究会編・前掲注（7）解説一六八頁。

(21) 海洋汚染・海上災害防止法研究会編・前掲注（7）解説一六七頁。

(22) 費用とは、当該措置のために滅失した器具および消費した消耗品の価格に相当する費用、当該措置のために使用した器具が修理しても使用不能となった場合には、当該器具の価格から残存価格を差し引いた金額に相当する費用、当該措置のために使用した器具の洗浄および修理に要した費用、当該措置のために使用した器具の借料、排出された油の除去等を他に委託した場合の当該委託料、当該措置のために特に要した船舶運航費、人件費その他の費用をいう（海洋汚染防止法施行規則三五条）。

(23) 船舶油濁損害に関する関係法令・条約集として、公益財団法人日本海事センター編『船舶油濁損害賠償保障関係法令・条約集』（成山堂書店、二〇一一年）参照。

(24) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. なお、一九七六年議定書（一九八一年

発効)、一九九二年議定書(一九九六年発効)、二〇〇〇年簡易改正(二〇〇三年発効)によって改定されている。

- (25) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971. なお、一九七六年議定書(一九九四年発効)、一九九二年議定書(一九九六年発効)、二〇〇〇年簡易改正(二〇〇三年発効)によって改定されており、二〇〇三年議定書(二〇〇五年発効)によって国際油濁補償追加基金が設立された。

- (26) C L C および F C ならびに油濁損害賠償法の制定・改正経緯や制度内容については、別稿において論じたので、ここでは詳述しない。拙稿「バンカー条約の発効と一般船舶による油濁損害の補償制度についての考察」海事法二〇二〇号(二〇〇九年二月)二七頁以下、同「船舶油濁損害における環境損害の賠償・補償制度に関する考察(一)(二・完)」長崎大学総合環境研究第一二巻第二号(二〇一〇年六月)一頁以下、同第一三巻第一号(二〇一〇年一月)一頁以下参照。本章の(一)の記述は、同第一三巻第一号一頁ないし二頁に拠って、これを一部修正・加筆したものであり、本章の(二)の記述は、海事法二〇二〇号三一頁ないし三四頁に拠って、これを修正・加筆したものである。

- (27) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001. さらに詳細な条約の成立経緯の説明については、See Chao Wu, *Liability and Compensation for Bunker Pollution*, 33 J. MAR. L. & COM. 553, at 554-555 (2002). バンカー条約の解説については、井口俊明「『二〇〇一年バンカー油による汚染損害の賠償に関する条約』について」海事法一七六号(二〇〇三年一〇月)二頁以下参照。

- (28) バンカー条約と油濁損害賠償法の比較や制度内容の説明については、藤澤一郎「バンカー条約の発効に際して」海運九七四号(二〇〇八年一月)三七頁以下および拙稿・前掲注(26)海事法二〇二〇号三一頁以下参照。

- (29) これに対して、C L C の場合には責任当事者が船舶所有者に集中しているので、この点はC L C との相違点である。C L C が責任当事者を船舶所有者に集中させているのは、油濁被害者にとって責任を追及する相手方を容易に確認でき請求し易くするということと、船舶への保険の重複を避けることなどが理由として挙げられている。水上千之「船舶起因油濁損害に対する民事責任(二・完)」広法一一巻二号(一九八八年)九一頁および九五頁。

- (30) ただし、九二C L C 七条一項では、締約国に登録され、かつ、二〇〇〇トンを超えるばら積み油の貨物として

輸送している船舶所有者に対して保険その他の金銭上の保証が義務付けられているのに対し、バンカー条約七条一項では、締約国に登録された総トン数一〇〇〇トンを超える船舶の所有者に保険その他の金銭上の保証が義務付けられているという相違点はある。

(31) 藤田友敬「海洋環境汚染」前掲注(18)海法大系一〇一頁参照。

(32) 国土交通省「油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案について」(二〇〇四年二月二三日) <<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/10/100223.html>>。

(33) 同法は船舶賃借人の定義規定を置いていないが、船舶賃借人は一般には裸傭船契約の傭船者であると理解されている。小林登・前掲注(18)海法大系八頁参照。そうすると、定期傭船者は、油濁損害賠償法に基づく一般船舶油濁損害に係る賠償責任を負わないようにも思える(我が国は批准していないが、バンカー条約一条三項においても船主の定義の中に、bareboat charterer (裸傭船者) を明確に規定している)。しかしながら、「本邦判例では定期傭船者に船舶賃借人と同等の責任を課する場合があり、今後燃料油汚染損害につき定期傭船者が船舶所有者・船舶賃借人と連帯して無過失責任を問われる可能性を否定できない。」との指摘がある。藤澤一郎「一般貨物船等の燃料油汚染責任と船骸撤去責任に関する新たな法制」海運九二三号(二〇〇四年八月)五〇頁。この点、定期傭船者の衝突責任(商法七〇四条一項の適用ないし類推適用の可否)について、小林登・前掲注(18)海法大系一一頁によれば、学説上は肯定説(多数説)と否定説(少数説)の両説があり、裁判例は、東京地判昭和四九年六月一七日判時七四八号七七頁、大阪地判昭和五八年八月一二日判タ五一九号一八九頁、最判平成四年四月二八日判タ七八六号一四二頁が、商法七〇四条の適用ないし類推適用によって定期傭船者の衝突責任を肯定した。本稿では、この点については詳述しないが(定期傭船契約の法的性質論および衝突責任などに関する学説を整理した近時の論稿として、山本憲光「定期傭船契約における船主・傭船者と第三者との関係」海事法二一〇号(二〇一一年)二頁以下参照)、一般船舶油濁損害についても、これと同様の議論が妥当すると考えられる。前記最高裁判平成四年四月二八日判決は、定期傭船者は船舶の航行の過失による衝突の損害について、商法七〇四条一項の類推適用による船舶所有者と同一の損害賠償義務を負うとした。ただし、同判決は原審の確定した事実関係(「各船舶は、専属的に上告人(定期傭船者)営業の運送に従事し、その衝突には、上告人のマークが表示されており、その運航については、上告人が日常的に具体的な指示命令を発し

ていたのであって、上告人としては、各船舶を上告人の企業組織の一部として、右契約の期間中日常的に指揮監督しながら、継続的かつ排他的、独占的に使用して、上告人の事業に従事させていた」(括弧内筆者注記)の下において、上告人は船舶所有者と同様の企業主体としての経済的実体を有していたことを理由としている。この点、落合誠一教授による以下の指摘が重要である。「ここで慎重に検討されるべきは、定期傭船者と船長以下の船員との関係が、船舶所有者と船員との関係あるいは船舶賃借人と船員との関係に比肩しうるかである。この検討においては、定期傭船契約の法的性質決定はむしろ不要であって、定期傭船者が当該の具体的な事実関係において他人の行為による不法行為責任を負担するにふさわしい程度の指揮監督関係を船員に対して有していたかの探究こそが重要かつ不可欠である」(落合誠一「定期傭船者と衝突責任」別冊ジュリスト一二二号商法(保険・海商)判例百選〔第二版〕(一九九三年)一五七頁)。また、小林登教授による以下の指摘が重要である。「本判决について最も注目すべき点は、従来の多くの判決が、定期傭船契約の法的性質論から直接的に結論を導くやりかたを排し、契約の実体的内容に立ち入って判断を行うとしたことである。」(小林登・前掲注(18)海法大系一二頁)。

筆者は、定期傭船契約の法的性質論に拘泥しない前記最高裁判決の判断アプローチは妥当と考えており、定期傭船者の一般船舶油濁損害賠償責任については、油濁損害賠償法が、一般船舶油濁損害の責任主体を船舶所有者と船舶賃借人と広く規定したのは、船舶利用について船舶所有者と同様の経済的実体を有している者に賠償責任を課することによって油濁被害者の保護を確保することを意図したものと解される。これらのことに照らせば、直截に定期傭船者の一般船舶油濁損害賠償責任を肯定するのは妥当ではないが、船舶利用の実体に照らし、定期傭船者が「船舶所有者と同様の企業主体としての経済的実体を有し」(前記最高裁判決判タ七八六号一四四頁参照)ていれば、一般船舶油濁損害の場合にも、同条の類推適用によって、定期傭船者の一般船舶油濁損害賠償責任を肯定することは可能と考える。

(34) 改正前油濁損害賠償法一〇条は、船舶所有者に対する損害賠償請求権は、油濁損害が生じた日から三年以内または当該油濁損害の原因となった最初の事実が生じた日から六年以内に裁判上の請求がなされないときは消滅する旨を規定していた。改正後の油濁損害賠償法一〇条もタンカー油濁損害について同様に規定する。他方、一般船舶油濁損害については、油濁損害賠償法は時効に関する規定を置いていない。そのため、一般原則に戻り民法七二四条(損害

および加害者を知った時から三年または不法行為の時から二〇年）が適用されるとの考え方と、タンカー油濁損害と一般船舶油濁損害とに差異が生じるべきでないとして油濁損害賠償法一〇条が準用されるとの考え方があり得る。民法七二四条を適用する方が油濁被害者の保護に資するようにも思えるが、時効についてタンカー油濁損害と一般船舶油濁損害とで被害者保護に差異を生ずべき合理的根拠を見出しにくい。従って、一般船舶油濁損害にも油濁損害賠償法一〇条が準用されると解すべきである。

(35) タンカー油濁損害の賠償・補償範囲については、谷川久「油濁損害の賠償・補償の範囲」小室直人Ⅱ本間輝雄Ⅱ古瀬村邦夫編『企業と法（西原寛一先生追悼論文集）（下）』（有斐閣、一九九五年）三三五頁以下、同「油濁損害賠償保障法について（上）」ジュリ六〇七号（一九七六年）一〇六頁および一〇七頁参照。

(36) タンカー油濁損害に係る防止軽減措置については、小川洋一「油濁損害の防除措置費用についての補償」海上防災一一七号（二〇〇三年）五頁以下参照。

(37) See IOPC Funds, Claims Manual (Dec. 2008 ed.), at 27, available at http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf (last visited on Oct. 31, 2011).

(38) See Id., at 28.

(39) See Id., at 13.

(40) See Id.

(41) 国際油濁補償基金によるタンカー油濁損害の補償範囲は、「多分、従来の何れの国における不法行為に基づく損害賠償基準に比較しても、極めて広汎であるということができる」とされる。谷川・前掲注(35)企業と法三四九頁。

(42) 同制度の解説については、例えば、時岡泰・谷川久・相良朋紀『逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法』（商事法務研究会、一九七九年）、稲葉威雄・寺田逸郎『船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説』（法曹会、一九八九年）、江頭憲治郎「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律——実体法上の問題——」ジュリ六〇六号（一九七六年）七〇頁、稲葉威雄「船主責任制限制度の改正——船主責任制限法および油濁損害賠償保障法について——」（海洋汚染の現代的諸問題〈特集〉）環境法七号（一九七七年）四六頁、谷川久「船主責任制限法の改正（二・完）」ジュリ七七一号（一九八二年）九〇頁・七七二号（一九八二年）一八三頁、久留島隆「船主責任制限法の

改正と問題点」慶應義塾大学法学部編『慶應義塾創立一二二五年記念論文集』（一九八三年）三二三頁、清水響「一九七六年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する一九九六年の議定書について」海法会誌復刊四〇号（一九九六年）一三三頁、重田晴生「船主責任制限制度」前掲注（18）海法大系三〇頁、小林登「船主責任制限法三条一項の責任制限債権に関する一考察」小塚莊一郎・高橋美加編『商事法への提言——落合誠一先生還暦記念』（商事法務、二〇〇四年）八一頁等参照。本章の（一）および（二）の記述は、拙稿・前掲注（26）長崎大学総合環境研究第一三巻第一号三頁および五頁に拠って、これを一部修正・加筆したものである。

(43) 例えば、アメリカ合衆国においては、一八五一年に the Limitation of Shipowners' Liability Act (46 U.S.C. §§ 183 et seq.) が制定された。

(44) See THOMAS J. SHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW, at 804 (4th ed. 2004). 船主責任制限制度の根拠に関する解説については、時岡・谷川・相良・前掲注（42）七頁ないし八頁参照。なお、我が国においては、船主責任制限法第二章の規定が財産権を保障する憲法二九条に違反すると争われた事件があるが、最決昭和五五年一月五日判タ四二八号一八〇頁は、（１）沿革的理由、（２）海運業の国際性、（３）同法の合理性を根拠に、船主責任制限制度は、憲法二九条一項および二項に違反しない旨を判示した。

(45) The International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, 1957.

(46) The International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. *やふじ* 一九九六年議定書（二〇〇四年五月発効）によって、責任限度額が引き上げられた。See IMO, Convention on Limitation of Liability for Maritime Claim, available at [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx) (last visited on Oct. 31, 2011).

(47) See Id.

(48) 稲葉・前掲注（42）環境法四七頁ないし四八頁。立法経緯に関する解説については、時岡・谷川・相良・前掲注

（42）逐条九頁ないし一五頁等も参照。

(49) 時岡・谷川・相良・前掲注（42）逐条五頁ないし七頁、稲葉・前掲注（42）環境法四七頁参照。

(50) 同議定書による改正点については、清水・前掲注（42）二六頁ないし二九頁参照。これによれば、同議定書による

改正点の概要として、責任限度額の引き上げを含み五点が示されている。

(51) 二〇〇五年の改正に係る法律要綱案については、法務省「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律案要綱」参照。

(52) 船舶所有者、船舶賃借人および傭船者ならびに法人であるこれらの者の無限責任社員をいう（同法二条一項二号）。

(53) 救助活動に直接関連する役務を提供する者をいう（同法二条一項二号の二）。

(54) 船舶所有者等または救助者の被用者その他の者で、その者の行為につき船舶所有者等または救助者が責めに任ずべきものをいう（同法二条一項三号）。

(55) 船舶所有者等もしくは救助者またはその被用者等が、その責任を制限することができる債権をいう（同法二条一項四号）。

(56) 制限債権のうち人の生命または身体が害されることによる損害に基づく債権で旅客の損害に関する債権以外の債権をいう（同法二条一項五号）。

(57) 制限債権のうち人の損害に関する債権以外の債権をいう（同法二条一項六号）。

(58) 海上旅客運送契約により船舶で運送される旅客又は海上物品運送契約により船舶で運送される車両もしくは生動物とともに乗船することを認められた者の生命または身体が害されることによる損害に基づく当該船舶の船舶所有者等またはその被用者等に対する債権をいう（同法二条一項六号の二）。なお、二〇〇五年改正により、船舶所有者等またはその被用者等は、旅客の損害に関する債権については、責任を制限することができないこととされた（同法三条四項）。

(59) 稲葉・前掲注(42)環境法五一頁、重田・前掲注(42)海法体系五八頁参照。

(60) SDRとは、特別引出権 (Special Drawing Rights) を意味し、国際通貨基金その他の国際機関において計算単位として使用される。一単位が一SDRに相当する金額である（船主責任制限法二条一項七号）。一SDRの価値は、国際通貨基金により毎日揭示される。See International Monetary Fund, SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days, available at http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx (last visited on Aug. 31,

2011). いれによると、二〇一一年八月三〇日現在、一SDRは二三三元(小数点以下切り捨て)とされている。特別引出権表示が用いられるようになった経緯については、稲葉・寺田・前掲注(42)解説七三頁および七四頁参照。

(61) なお、同条二項は、人の損害に関する債権と物の損害に関する債権が併存する場合に限り適用されるとされている。重田・前掲注(42)海法体系六五頁参照。

(62) 稲葉・寺田・前掲注(42)解説一六〇頁、重田・前掲注(42)海法体系五八頁および五九頁参照。

(63) 拙稿・前掲注(26)海事法二〇二号三五頁参照。なお、バンカー条約の成立過程においても、燃料油による汚染損害について固有の責任制限制度の創設は議論されたが、採用には至らなかった。その背景の一つとして、海事債権責任制限条約に係る一九九六年議定書による責任限度額の引き上げが挙げられている。See Wu, *supra* note 27, at 564. ただ、我が国においては船主責任制限法七条一項一号に基づき制限債権が物の損害に関する債権のみとして責任制限にかかった場合には、同項二号の場合に比して油濁被害者の保護に十分と言えるか疑問なしとは言えない。

(64) LEG 97/8/5 (October 8, 2010).

(65) 責任制限手続の詳細については、時岡・谷川・相良・前掲注(42)逐条七一頁以下(特に七七頁の図解)(本文における手続の各項目については概ね同七一頁ないし七六頁に拠った)および稲葉・寺田・前掲注(42)解説一六八頁以下参照。

(66) 船舶または救助船舶が(日本)船籍を有するときは、船籍の所在地を管轄する地方裁判所が管轄裁判所となる(同法九条一号)。船舶または救助船舶が(日本)船籍を有しないとき(例えば、外国船籍の場合など)は、申立人の普通裁判籍の所在地、事故発生地、事故後に当該船舶が最初に到達した地または制限債権(物の損害に関する債権のみについての責任制限手続にあつては人の損害に関する債権を除く)に基づき申立人の財産に対して差押えもしくは仮差押えの執行がされた地を管轄する地方裁判所が管轄裁判所となる(同条二号)。救助船舶に係る救助者等以外の救助者等が責任制限するときは、申立人の普通裁判籍の所在地、事故発生地または制限債権に基づき申立人の財産に対して差押えもしくは仮差押えの執行がされた地を管轄する地方裁判所が管轄裁判所となる(同条三号)。

(67) 時岡・谷川・相良・前掲注(42)逐条七一頁。

(68) 責任制限手続における制限債権に係る債務者で、責任制限手続開始の申立てをした者以外のものをいう(同法二

条一項八号)。

(69) 時岡・谷川・相良・前掲注(42)逐条七二頁参照。

(70) 時岡・谷川・相良・前掲注(42)逐条七二頁参照。

(71) 時岡・谷川・相良・前掲注(42)逐条七三頁参照。

(72) 岡部博記「油濁および船骸撤去に関する諸問題」海法研究所編『東アジア海法研究Vol.1東アジア海法フォーラム二〇〇八記録集』(早稲田大学グローバルCOE《企業法制と法創造》総合研究所、二〇〇九年)一九九頁ないし二〇〇頁。

(73) 他方、排出油が積載されていた船舶(A船)に衝突し油排出の原因を為した船舶(B船)の船舶所有者に対しては、油濁損害賠償法に基づく損害賠償請求することはできても、海洋汚染防止法に基づき当該措置に係る費用を負担させることはできない。

(74) 稲葉・寺田・前掲注(42)解説一一頁(注二八)に結論において同旨。

(75) なお、タンカー油濁損害については、海洋汚染防止法四一条五項および四一条の三第八項により、一般船舶油濁損害とは別異に考えることができる。

(76) 岡部・前掲注(72)一九八頁。

(77) 稲葉・寺田・前掲注(42)解説九五頁および一〇三頁参照。

(78) 最判昭和六〇年四月二六日民集三九卷三号九〇三頁。なお、難破物の除去に関する法令に基づき生ずる債権(港則法二六条または海上交通安全法三三条に基づき港長または海上保安庁長官が沈没・座礁した船舶の船舶所有者等に対しその除去等を命じたが、船舶所有者等が除去等の措置を行わない場合に、港長または海上保安庁長官が行政代執行法の規定により自ら除去等を行った場合に船舶所有者等から徴収する費用に係る債権)は制限債権ではないとの指摘として、江頭・前掲注(42)ジュリ六〇六号七六頁。

(79) 稲葉・寺田・前掲注(42)解説一〇〇頁および一〇一頁参照。

(80) これに関する調査官解説として、石井彦壽・曹時四一卷三号六九五頁、同・ジュリ八四二号一一二頁、判例評釈として、江頭憲治郎・法協一〇四卷四号七〇四頁、落合誠一・判時一一七〇号二一八頁(判例評論三二三号五六頁)、

同・商法(保険・海商)判例百選第二版(別冊ジュリ一二二号)一五四頁、斎藤和夫・海運六九八号九〇頁等参照。原判決の評釈として、谷川久・NBL三一七号六頁参照。

(81) 稲葉・寺田・前掲注(42)解説一〇一頁および一〇六頁参照。

(82) 船主と被害を受けた積荷の荷主との関係に関する事案ではあるが、大判明治四四年一月六日民録一七―六二七参照。戸田修三『海商法〔新訂第五版〕』(文真堂、一九九〇年)二四九頁(ただし、戸田博士は、商法七九七条は船主と第三者との関係も規律しているとの立場に立脚する)、中村眞澄・箱井崇史『海商法』(成文堂、二〇一〇年)三八頁、神戸大学海事科学研究科海事法規研究会・前掲注(7)海事法規三六九頁等も参照。

(83) 我妻榮・有泉亨・清水誠・田山輝明『我妻・有泉コンメンタール——民法総則・物権・債権——〔第二版〕』(日本評論社、二〇〇八年)一三八二頁、内田貴『民法Ⅱ〔第三版〕債権各論』(東京大学出版会、二〇一一年)五四二頁等参照。

(84) 我妻ほか・前掲注(83)一三八二頁、内田・前掲注(83)五四三頁参照。なお、船舶衝突の場合における双方の過失の軽重を判定できないときはその衝突によって生じた損害は各船舶所有者が平等に負担すると定める商法七九七条に注意を要する。

(85) 船主責任制限法三条一項四号の制限債権の具体例として、油処理による漁業被害が挙げられている。重田・前掲注(42)海法体系四五頁。

(86) 重田・前掲注(42)海法体系四五頁参照。

(87) なお、A船の船舶所有者が、自己が負担すべき割合を超えて油濁被害者に弁済した場合には、求償権に係る制限債権者として、責任制限手続に参加することができると考えられる。また、A船の船舶所有者が、将来、B船の船舶所有者に対して求償権を有することとなる場合も、責任制限手続に参加することができる(船主責任制限法四七条三項)。ただし、制限債権者が責任制限手続に参加した場合には、当該参加に係る制限債権については、A船の船舶所有者の同手続への参加は認められない(同条項但書)。時岡・谷川・相良・前掲注(42)逐条一七二頁、稲葉・寺田・前掲注(42)解説三〇七頁参照。

(88) 前掲注(74)参照。

(89) 海事債権責任制限条約に係る一九九六年議定書の下での責任限度額の改定については、国際海事機関第九七回法律委員会（二〇一〇年十一月）等において議論されたことがある。LEG 97/15, at 16-8 (December 1, 2010). International Maritime Organization, IMO Legal Committee supports follow-up to Deepwater Horizon and Montara (November 19, 2010), available at <http://www.imo.org/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-97th-Session.aspx> (last visited on Oct. 31, 2011).