

平成 27 年 6 月 18 日現在

機関番号：32702

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2012～2014

課題番号：24530109

研究課題名(和文) 船主責任制限法体系の構築と保険制度の役割

研究課題名(英文) The ideal way of Limitation of Liability for Maritime Claims and the role of Insurance

研究代表者

清水 耕一 (shimizu, koichi)

神奈川大学・法学部・教授

研究者番号：20524391

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,800,000円

研究成果の概要(和文)：大惨事となったタンカーからの油流出事故であるエリカ号による海洋汚染に関するフランス破産院2012年9月25日判決は、海洋環境に損害を与えた当事者の責任のあり方について課題を投げかけた。

本研究では、船舶の安全運航に支障のある船舶を排除する船級協会について、責任制限・免責を制限し、船級協会の第三者に対する責任を認め、海事関係者との協力のもとに船舶安全運航のための厳格な安全検査基準の構築と実施を求めた。次に傭船者について、ドイツとわが国の海商法改正動向における傭船契約自体の法的性質論と当該運送契約全体の構造を踏まえて、定期・航海傭船者の第三者に対する法的責任のあり方を検討した。

研究成果の概要(英文)：The oil spillage incident from the tanker called 'Erika,' which sank off the coast of France in 1999, encompassed catastrophic sea contamination.

French Supreme Court of this made us face a question about the liability for the damage of its own making.

This research suggests Classification Societies excluding ships which cannot secure the safety under LLMC Convention to accept liability for the third party and to establish strict criteria for safety marine navigation. Moreover, based on this suggestion, it makes a study about the concept of charter's liability for the third party.

研究分野：海商法

キーワード：船主責任制限 船級 傭船者 エリカ号事件

1. 研究開始当初の背景

船舶あるいは石油関連施設などからの油流出事故のような海洋環境の汚染を引き起こす海難事故において、損害賠償義務者は船主責任制限制度により一定額の責任を限度として通常免責される。その結果として、人の財産損害のみならず、空気、大気、水、土、地面、景観、生息地、生物多様性などといった環境損害が回復されないことになる。このような状況に対して、海洋環境の汚染を引き起こした海事関係者および関連する機関には、被害の回復のための責任が果たされるべきであった。

2. 研究の目的

海洋環境の汚染を引き起こした海事関係者および関連する機関は、被害の回復のために、どのような責任が果たされるべきであるか検討した。その際には、従来世界的にも認められ、海運業・海事産業の関係者が享受してきた船主責任制限法や海上物品運送法などの「責任制限の権利」について、ビジネス上の競争力を損なわないように配慮しながら、かつ、現代における荷主と運送人との関係を踏まえた運送スキームに基づいて、それらの責任のあり方について検討する。

3. 研究の方法

エリカ号事件・フランス破毀院判決 (Cour de Cassation (Ch. crim.) -25 Sep. 2012, N H10-82. 938.) を分析した。その被告人である「船級協会」について、その第三者に対する責任を認め、海事関係者との協力のもとに船舶安全運航のための厳格な安全検査基準の構築と実施を検討した。さらに、「傭船者」について、ドイツとわが国の海商法改正動向における傭船契約自体の法的性質論と当該運送契約全体の構造を踏まえて、定期・航海傭船者の第三者に対する法的責任のあり方を検討した。

4. 研究成果

(1) はじめに

タンカーなどの船舶あるいは石油関連施設などからの油流出事故のような海洋環境の汚染を引き起こす海難事故において、損害賠償義務者は船主責任制限制度により一定額の責任を限度として免責される可能性がある。その結果として、とくに「空気、大気、水、土、地面、景観、生息地、生物多様性およびこれらの相互作用といった自然環境の軽微な損害に限らず包括し、かつその際には一定の人間の利益に影響を与えるのではなく、法的な集団の利益に基づく、客観的で独立した損害」である環境損害が填補されないことにつながる。

大惨事となったタンカーからの油流出事故として有名なエリカ号による海洋汚染に関するフランス破毀院 2012 年 9 月 25 日判決 (エリカ号事件判決) は、環境法制に一石を

投じた。そこでは、被告人として、船舶所有者の経営者、船舶管理会社の管理責任者、傭船者および船級協会が登場する。

本研究報告では、これらの被告人の中から、船級協会および傭船者について、船主責任制限制度の免責の意義や範囲に関する動向、および船主責任制限制度を取り巻く海商法などとの関係や位置づけなどを比較法的な考察を行い、海洋環境に損害を与えた当事者の責任のあり方について検討する。

(2) エリカ号事件の概要

エリカ号事件以降、定期・航海傭船者をはじめ、運送関係者の環境に対する責任や責任負担対象者の広がり、地域レベルにおいて重くなる傾向にあるように思われる。しかし、その一方で、責任の加重の方向は、条約や基金の体制を揺るがすものとして受け入れられないとして、批判的にとらえる立場もある。

エリカ号事件とは、1999 年 12 月 12 日、フランスの西岸沖においてマルタ船籍のエリカ号が嵐に遭遇して、船体が 2 つに破断し、推定約 1 万から 2 万トンの油が沿岸に流出した油濁事故である。発生した損害は、少なくとも 3 億 7150 万ユーロと評価されている。

破毀院は、フランスの裁判権限を確認し、Total と船級協会に canalisation (チャンネル条項) の受益者として認めるが、無謀なフォートにより、有罪の判決を下す。第 1 審 2008 年 1 月 16 日判決は、過失による海洋汚染に基づいて刑事被告人への刑罰を科し、高額な損害賠償金の支払いを命じた。控訴審 (Cour d'appel) 2010 年 3 月 24 日判決と 320 頁もの膨大な判決文を示した本破毀院判決は、第 1 審を概ね支持した。

本判決の論点は、刑法上の汚染に対する犯罪、「油による汚染損害についての民事責任に関する 1992 年の国際条約」(CLC) の「すべての油濁損害クレームは条約の条件に基づいて船主に対して行い、その他の者に対してはいかなるクレームも行ってはならない」というチャネリング条項の適用の有無、民間の船級協会の委任者としての旗国に対する明白な損害賠償手続きに関する国家免責の有無、国際的な刑法にあたる Marpol 条約の適用、フランス沿岸海域の外での油濁損害事故に関するフランス (刑事) 裁判管轄権の問題、さらに、民法の損害賠償、とりわけいわゆる環境損害の賠償といった多岐にわたる。

事故後開始された刑法上 (汚染に対する犯罪) の調査手続きは、7 年の調査の後、多くの運送関係者への提訴につながった。被告人は、船舶所有者 (Tevere shipping - マルタ船籍) の管理責任者 Giuseppe Savarese 氏、船舶管理会社 (Panship) の技術管理者 Antonio Pollara 氏、事実上の傭船者 Total 社 (フランスの大手石油会社) 及び船級協会 (Rina) である。刑事上の局面では、航海の管理や運航の中で制御や操行の権限を法的あるいは実際に行使するすべての者に課せられうる過失

による海洋汚染に対する犯罪を特徴づけられる(フランス刑法典 L. 121-3 条)。これに基づいて、船舶所有者の管理責任者には、安全にとってのリスクを知らないはずがなかったにもかかわらず、所有船舶のメンテナンスを怠った及び最低限しか行わなかったことにより、船舶管理会社の技術管理者にも同じ理由により、事実上の傭船者(Total SA)には不十分と思われる(内部制御である)「検査(vetting)」手続きしかしなかったことにより、船級協会には検査で船舶の腐食が明らかであったにもかかわらず船級証明を発行したことにより、有罪の判決が下された。

1998年12月、イタリアの船級協会 RINA が堪航性を確認し、それに応じた船舶安全証明を発行した。1999年11月、RINAはこの証明を船体について錆による欠陥があったにもかかわらず2か月以内に船舶を修理するという条件の下で延長した。船級協会 RINA は、実施された検査と監督に基づく管理権限をエリカ号に対して行使できたので、かつ、「大急ぎでかつ商業上の圧力のもと」で船舶の相当な欠陥にもかかわらず船級協会の代理人により証明書を発行したので、過失がある。とくに腐食損害を目視できるにもかかわらず、当該船殻の検査を行わなかった点に具体的な処罰性があるとされた。

また、民事上の局面では、多くの自然人、法人、団体が2次的な原告として登場し、大規模油濁災害により生じた損害の民事上の補償、すなわち、汚染除去活動(原状回復費用)にかかわる財産損害の賠償、経済的損失(損失と逸失利益)にかかわる財産損害の賠償、環境保護協会による取組費用(宣伝活動)にかかわる財産損害の賠償、さらに特別な財産損害(利益権の侵害、評判に対する侵害、ブランドイメージの侵害、被害者に応じた価値の侵害)にかかわる財産損害の賠償が認められた。そのうえで、とりわけいわゆる純粋環境損害の概念についても検討された。所有者には不作為のフォートにより最高限度額の損害賠償金の支払いが命じられ、船舶管理者には不作為のフォートにより民事責任条約(CLC)に定められた保護を失い、実際の航海の傭船者と船級協会には不作為のフォートによる同じ理由により損害賠償金の支払いが命じられた。海洋環境について損害を被った沿岸国の請求権は一義的に船舶の「経営者」、すなわち、契約上の船主もしくは傭船者に向けられる。しかし、これだけでは資金面において十分な損害の賠償にはならないため、損害を被った沿岸国は法的焦点を関係する民間の船級協会にも広げる。一定の場合には、保険に対する直接請求権も考慮できる。

起訴が、適用可能な法令違反を抑えるため、あるいは(外国船舶によって自国の領海上でなされた)船舶による汚染を防止、減少、鎮圧することを目指す国際法規の違反を抑えるため、沿岸国によってなされたとき、その国の権限は、巨大損害の場合に限り、獲得

される。

予審の中で船級協会 Rina の行為は、明確に、裁判権免除の放棄を特徴づける。

控訴審の判断に反して、船級協会が、canalisation (チャネリング条項)の恩恵を受けるならば、船級協会に対してこの場合に確認された(retenue)フォートは、受益を援用することを必然的に奪う、CLC 69/92 の意味での無謀なフォートの特徴づける。

損害を発生させる状況を作り出し、避ける手段を有さない巨大技術設備のような船舶所有者は、意図しない汚染の不法行為を犯したと判断される得に重大なリスクを作り出す特徴を有するフォートを犯した。

船舶を傭船した会社が、能力、権限および手段について、課せられた通常の注意を払わなかったときにおいて、積荷のみならず、航路についても傭船者に監督権限を与えた vetting システムを利用したとき、傭船会社に同じ罪による有罪の宣告がされることは、当然である。CLC 69/92 の意味での当該傭船者の無謀なフォートの特徴づける控訴審により判断された完全な検証は、その代表者が汚染による損害をおそらく生じることを必然的に認識した行為として、傭船者には、損害の関係者に連帯して損害賠償金を支払うように判決が下されなければならない。

そこで、これら被告人に関して、その法的責任のあり方を検討する。

(3)船級協会の法的責任の動向

船舶の安全運航のため、安全運航に支障のある危険な船舶を排除する仕組みである船級協会の法的責任について検討した。

伝統的には、船級協会が船主・造船所との間で私法上の契約を締結して - 船級協会が独自に開発してきた船級規則に基づいて - 船級を付与してきた。実務上、船舶所有者が船舶の経済的利用のために結ぶすべての運送等の契約といった私法上の取引の局面では、当該船舶が一定の船級を持つこと、もしくは契約の期間中保持することが要求されている。

そこから、船級協会は船級契約当事者以外の第三者に対して責任を負わないという議論がある。しかし、国際的には1980年代終わりから1990年代初頭にかけて、船級協会への商業的圧力、すなわち、船主や造船所の圧力から完全に独立して運営することの困難性のために、また、十分な専門知識や職業意識を持たずに活動する組織が増えたことから、船級システムの質と自主規制が劣化しているとの指摘がなされるようになった。それゆえ IMO、EU 及び一連の旗国は、1990年代の初めから、民間の船級協会についての国際法上の拘束力のある証明・品質規定などを導入した。船級協会を取り巻く公法上の規律の変化は、私法上の規律に影響を与えるようになる。

船級協会の二重機能(船級を登録する私法

上の役割のほかに、旗国代行機関としての公法上の役割)により公法上の責任と私法上の責任との範囲を明確に分けることができなくなっているということにより、船級協会には船級契約当事者以外の第三者に対して責任を負担する余地が生じうる。船舶に関わる海難事故の場合、船舶の検査を行いその安全性にかかる証明書を発行した船級協会に対して、生命身体傷害の被害者と遺族または貨物損害の被害者さらには環境被害を受けた沿岸国等が不法行為責任を根拠に訴えるという傾向がある。

さらに、大惨事となったタンカーからの油流出事故として有名なエリカ号事件に関するフランス破産院判決(2012年9月25日)の動向を踏まえて、船級協会の第三者に対する責任を認める。船級が船舶の安全運航にとって重要な役割を果たしているのであり、船級協会が商業的利益のために十分な検査を行わないという状況は回避されなければならない。その一方で、船主や造船所などから委託されないような過度に厳格な検査基準であっても実効性がなくなり意味がない。EUでは船級協会の検査基準の引き上げが、世界的な船級ビジネスの競争において、厳格な審査を行う優良な船級協会が排除されてしまうことになりかねないといったことが危惧されている。しかし、船級協会の責任の軽減は、裏を返せば、信頼性の低下ともいえる。信頼が低いから責任も軽いというのは、当然の論理整合性を有するが、船級協会のあり方としてもはや安全運航の主導的地位を失うことを意味する。

従って、船級協会の責任として、適切なルールが作成されているのか、ルール作成に落ち度はないのかという点を検討する必要がある。公的機関のみならず、船級協会、旗国、造船所及び船主が、お互いに協力してより船舶の安全運航を目指して公法・私法にとらわれずルールを構築・実施して、環境保全も含む財産の保全に責任を持っていく必要がある。ルール(検査基準)の作成に関しては、ほかの専門家としての注意義務のレベルと同様に、科学の未知の領域に挑戦しながら、その当時の最高の技術や知見に基づいて常に更新されていかなければならないとともに、海運業界の経済的な対応能力にも配慮していかなければならない。従来判例のような、必ずしも船舶の安全性を保障するものではないといった考え方はもはや通用しないと思われる。

(4) 定期・航海傭船者の責任

エリカ号事件以降、(定期・航海)傭船者をはじめ、運送関係者の環境に対する責任や責任負担対象者の広がり、地域レベルにおいて重くなる傾向にあるように思われるが、その一方で、責任の加重の方向は、条約や基金の体制を揺るがすものとして受け入れられないとして、批判的にとらえる立場もある。

(定期・航海)傭船者の法的責任に関する議論を整理していく中で、今後の国際的な民事責任条約とEU法とのせめぎあいの中で、(定期・航海)傭船者の第三者責任(不法行為責任)法制の方向性を検討する。

エリカ号事件の概要から明らかなように、傭船者、傭船契約については、さまざまな海事関係者が、ときには荷主として、ときには運送人として幾重にも重なるように関与している。従って、当該運送契約全体の構造という傭船契約の内部関係が第三者責任のあり方につながると考えられる。それらの関係性の中から、傭船者の責任法制のあり方も明らかになってくるのではなかろうか。本章では、あえて、定期傭船者・航海傭船者と併記している。それは、当該船舶に対するコントロール権が、プロトタイプの契約類型に関わらず、個別の契約内容によってどのように反映されているのかが問題であると考えからである。

まず、わが国とドイツの海商法の改正動向から運送人の責任法制を整理する。

「運送法制研究会報告書」では、定期傭船者の第三者に対する責任について、「商法704条1項(船舶賃借人が商行為をする目的で船舶を航海の用に供したときは、その利用に関する事項につき、第三者に対して船舶所有者と同一の権利義務を有する旨の規定)は、準用しない。」としている。理由として、外航においては、一般に定期傭船にかかる船舶が衝突したような海事事項についての責任は、船長を選任監督している船舶所有者にあると考えられており、船舶所有者が船舶保険を付することにより対処していること、最判平成4年の時代と異なり、船舶管理業という業態が確立しており、仮に船舶所有者が単なる登録上の所有者にすぎないとしても、その者の契約上の義務を定期傭船者が代わりに引き受けることはない、という。

確かに、わが国における定期傭船者の第三者責任に関して、現在認めない方向にある。しかし、そもそも、典型的な定期傭船契約とさまざまな要素を組み込んだ定期傭船契約とは同じように性質決定されるべきではない。運送契約全体の構造からも、判断する必要がある。その際、当該船舶に対する傭船者の指揮命令関係の有無により第三者に対する責任の有無が反映される。定期傭船者であることは、第三者に対する責任を負わないという理由にはならないと思われる。

(5) ドイツ海商法改正の動向

ドイツでは、今般の海商法改正について、モデル法として想定していたロッテルダム・ルールズの内容が採用されなかった。その採用の是非はともかく、改正の当初の意図とは異なることになってしまったことから、改正の意義は若干に失われてしまった。このある意味での立法作業の失敗は、ロッテルダム・ルールズの採用というアメリカや中国の

動向を踏まえた上で立場を示さなければならぬ外交上の問題であるにもかかわらず、採用を織り込んで立法作業に取り掛かったことによる。しかし、条約とは関わらない点においても、海上運送人の責任制度など、海商法について整備しなければならない論点は多数ある。

また、ドイツでは、商法典における海上保険法規定の廃止に続いて、海商法の改正へと立法作業が続いた。また、ドイツの国内運送では、運送手段間における競争条件の統一化・平準化のもと、各運送規律が統一されていることから、海上物品運送法もそれに合わせていくものと思われる。その底流に流れているコンセプトは、約款法理による濫用防止という規律のなかで、契約自由の法理に基づく契約当事者間の取決めによって、責任関係を構築していくということのように思われる。その際には、契約当事者間での個別の取決め、あるいは、約款の内容が、どの程度まで許されるのか、運送人の負担、荷主の負担、傭船契約における傭船者の責任、運送法体系との整合性など、検討すべき余地は残されている。

(6)むすびにかえて

海洋環境汚染を引き起こす海難事故については、そのような事故を起こさないような予防措置として、船舶の安全検査の厳格化が求められる。しかし、商業活動の妨げにならないようにしなければならないというバランスのある規範のあり方が求められる。また、船舶の運航形態である定期傭船などの傭船契約さらには運送契約全体のスキームに基づく、責任のあり方を探る必要がある。もっとも、ここでも、民事責任条約・基金条約などの油除去費用の負担を過度に海上運航関係者に課することは、他の運送手段との競争、あるいは民事責任条約・基金条約などの制度の維持を難しくする。また、本研究では、船舶所有者の責任と船舶管理会社の責任について、検討課題として残されてしまった。

今後、海商法に関する諸外国の状況のさらなる調査により、意義のある運送・海商法体系の構築に取り組む。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕(査読有)(計2件)

清水耕一「船級協会の法的責任の動向」損害保険研究 76 巻 4 号 pp65-92 (2015 年 2 月)

清水耕一「ドイツ海商法改正の動向 海上物品運送契約の責任法における私的自治の射程」損害保険研究 75 巻 3 号 pp.291-320 (2013 年 11 月)

〔学会発表〕(計1件)

清水耕一報告・日本海法学会(2014 年 10 月 4 日) 専修大学神田キャンパス 5 号館 551 教室)「ドイツ海商法改正の動向 海上物品運送契約の責任法における私的自治の射程」

6. 研究組織

(1)研究代表者

清水 耕一 (SHIMIZU Koichi)

神奈川大学・法学部・教授

研究者番号：20524391