

〔論 説〕

船舶による油濁損害と国家・企業の責任

佐藤 義明⁽¹⁾はじめに

2020年7月25日に、ケープサイズ＝バルカー⁽²⁾であるワカシオ(101,932トン・2007年竣工)が、モーリシャスの領海で座礁(乗揚)した⁽³⁾。

-
- (1) 本稿は2021年9月10日に開催された日本船長協会における講演に関連して準備された。当該講演の内容は、「船舶による油濁事故と船長——船長の『犯罪人化』をめぐって」船長139号(2022年近刊)に掲載される。本稿で言及する条約の多くが、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』(2011年)に採録されている。条約の正文を確認するためには <http://www.admiraltylawguide.com/interconv.html>、条約の当事国を確認するためには <https://iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/> (英語); <https://www.piclub.or.jp/search/treaty/index/ja> (日本語) が便利である。
 - (2) ばら積貨物船のうち、スエズ運河を通航することができず、南アフリカのケープ岬を回る必要があるマラッカマックス(VLCC)や超マラッカマックス(ULCC)を指す。
 - (3) ワカシオ事故の後も、油濁は発生していないが、2021年3月23日のスエズ運河における大型コンテナ船エヴァー＝ GIVENの座礁が注目を集めた。この事故については、7月7日に和解が成立している。常味高志「スエズ運河座礁事故の損害賠償協議が終結」、<https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/07/436e13cb844937c9.html>。油濁事故としては、同年8月11日に八戸港沖で貨物船クリムゾン＝ボラリスが座礁し、約388キロリットルの燃料油が流出している。

ワカシオは、日本の長鋪汽船がパナマで設立した会社（Okiyo Maritime Corp.）が所有し、パナマを旗国としていた。同船は、長鋪汽船が運航管理し——同社が付保の主体であった——、日本の商船三井によって定期傭船（Time Charter）されていた。

ワカシオの船員は、インド人船長、ならびに、インド人2名、スリランカ人一等航海士およびフィリピン人16名の計19名の海員で構成されており、ワカシオはいわゆる混乗船であった。かつて、船員は、旗国の国籍または当該旗国の船に乗り組む伝統をもつ特定の国の国籍をもつことが多かった。しかし、現在では、この2ついずれの国籍をもたないが賃金の低さを理由として配乗される便宜船員（Crews of Convenience）と、便宜船員が配乗される混乗船が多数となっている。この傾向は、従来からの船員の賃金を引き下げ、上記2ついずれかの国籍をもつ者の船員への入職を減少させる原因になっている⁽⁴⁾。

8月6日にワカシオに亀裂が入り、燃料油が流出し始め、計約1,180トンが流出した。船内に留まっていた約3,000トンは回収された。同月24日に船首部は水深2,000mの地点に沈下された。深海に沈下された船体は、波などによって破損してその内部の油が一気に漏出する可能性が低く、少しずつ漏出した油を自然浄化させられるからである⁽⁵⁾。船尾部は撤去される予定である。

なお、この事故では、二次災害が発生している。事故に対応した台船を曳航していたタグボートが悪天候が原因で沈没し、その燃料油の流出は確認されなかったものの、船員3名が死亡し、1名が行方不明になったのである。

この事故の当時、船内で海員の誕生日会が開催されていたことや、陸地のWi-Fiに接続するために通常の航路を逸脱して陸地に接近しようとしていたことなどが指摘されている。そこで、8月18日にモーリシャスは船長および一等航海士を逮捕し、安全航行を懈怠した容疑で訴追している。

(4) 下山田聰明『自由置籍と国際運輸労働者連盟』（2003年）124-125頁参照。
第3次国連海洋法会議では、便宜置籍を抑止するために、船長が自国民であることを船舶の国籍の要件とすることが提案されたが、2度にわたって否決されている。武城正長『便宜置籍船と国家』（2013年）139-141頁参照。

(5) 池田宗雄「ナホトカ号事件と国際条約」船長112号（1997年）1, 12頁参照。

船長の責任の問題については別稿に譲り、本稿は、船舶に起因する海洋油濁に関する関係国と関係企業の責任について整理し、検討する。

1. 油濁に対する国家の責任

(1) 国連海洋法条約における国家の権限の配分

国連海洋法条約（UNCLOS）⁽⁶⁾は、船舶による油濁を防止するために、旗国・寄港国・沿岸国それぞれの権限を配分している。

まず、旗国は、他国の領海以外の海域において、自国船舶に対して自国法令を執行する権限をもつ（第217条）。

つぎに、寄港国は、領海および排他的経済水域（EEZ）の外でおこなわれた海洋汚染を調査し、手続を開始する権限をもつ（第218条）。また、汚染を回避するために、船舶の堪航性（seaworthiness）を確保する措置をとる権限をもつ（第219条）。この措置は、船舶起因汚染防止条約（73/78 MARPOL）⁽⁷⁾の下で要求される船舶の構造、設計、整備または配乗に関する基準（CDEM基準）の履行を確保するための寄港国検査（Port State Control）である⁽⁸⁾。CDEM基準や船員の訓練に関する義務の不履行は、“hypothetical oil flow”（仮言的油流出）ともいわれ⁽⁹⁾、それを実効

(6) United Nations Convention on the Law of the Sea, Apr. 30, 1982, 1833 U.N.T.S. 397.

(7) Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, Feb. 17, 1978, 1340 U.N.T.S. 62.

(8) 73 MARPOLは、意図的排出のみを規制していた1954年の油海水汚濁防止条約（54 OILPOL）（International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil）を引き継ぎ、事故による汚染も対象に含めた条約である。日本は、1967年の海水油濁防止法で54 OILPOLを国内実施し、73 MARPOLの締結に先立って、1970年に同法を廃止し、海洋汚染防止法を制定している。73 MARPOLは批准国が少なかったため、1978年の議定書によって改正された73/78 MARPOLとして運用されている。日本は、1983年に海洋汚染防止法を改正し、国内実施した。73/78 MARPOLは汚染防止に関する最も成功した条約の1つであると評されている。藤田友敬「海洋環境汚染」落合誠一、江頭憲治郎編『海法大系』（2003年）77, 85頁参照。なお、1997年のMARPOL第6議定書は、船舶からの排出ガスによる大気汚染も規制することとした。日本は2005年の加入に先立って、2004年に海洋汚染防止法を改正し、海洋汚染等防止法へと改名した。

(9) See D.P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. 2 (1984), p. 1002.

的に規制することは、海洋汚染防止費用を国際的に平準化し、海運経済の発展に貢献すると考えられるのである⁽¹⁰⁾。

この権限はとりわけ注目される。それは、自国に損害が及ぶおそれがなく、かつ、旗国が同意していないにもかかわらず、寄港国が国際公益を保護するために行使する普遍的管轄権として、慣習国際法としても確立していると考えられるからである⁽¹¹⁾。

最後に、沿岸国は、領海および（沿岸国が主権的権利をもつ天然資源に係わるかぎり）EEZの汚染を防止・軽減・規制するための法令を制定する権限をもつ（領海について第211条4項・EEZについて同5項）。また、沿岸国は当該法令を執行する権限をもつ（第220条）。さらに、「自国の沿岸または関係利益（漁業を含む）を保護するため」、海難から生ずる汚染を回避する比例性のある措置を領海外でとる権限をもつ（第221条1項）。この権限は、1967年にトリー＝キャニオンが公海で座礁し、油を流出させた際に、英国がおこなった爆破・焼却措置を背景として、1969年に締結された油汚染事故公海上措置条約（介入権条約）⁽¹²⁾を引き継ぐものである。1978年のアモコ＝カディスの座礁を受けたUNCLOSの規定は、介入権条約よりも介入の要件を緩和している⁽¹³⁾。

(2) 国連海洋法条約の下の義務

UNCLOSは油濁を防止するための国々の義務をほとんど規定していない。

たしかに、UNCLOS第94条3項は、旗国が堪航性を確保するための措置をとる義務を課し、同4項は、そのための種々の検査を規定する。同5項は、それらは「一般的に受け入れられている国際的な規則、手続及び慣行」の遵守を確保するものにしなければならないとしている。これを受け

(10) 林久茂『海洋法研究』（1995年）228頁参照。

(11) See P.W. Birnie & A.E. Boyle, *International Law and the Environment* (2d ed. 2002), p. 376 [パトリシア・バーニー、アラン・ボイル、池島大策他訳『国際環境法』（2007年）427頁]。

(12) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, Nov. 29, 1969, 970 U.N.T.S. 212.

(13) 加藤信行「トリー・キャニオン号事件と海洋汚染防止制度の発展」栗林忠男、杉原高嶺編『海洋法の主要事例とその影響——現代海洋法の潮流第2巻』（2007年）287、296-297頁参照。

て、2006年の海上労働条約（MLC 2006）⁽¹⁴⁾第2.7規則1項は、旗国が「船舶が安全かつ効率的に及び保安に十分な考慮を払って運航されることを確保する」ための配乗を船舶所有者等——船舶所有者（登録船主）・船舶賃借人（裸備船者）・管理船主——に要求するものとしている。

また、UNCLOSは、第192条で海洋環境を保護する一般的義務を規定し、第211条1項で船舶に起因する汚染を防止するために、国際規則・基準を規定するとしている。そして、第194条2項は、「自国の管轄又は管理の下における」活動による他国への汚染を防止する義務を規定している。この規定は、属地主義に基づく沿岸国の「領域使用の管理責任」——「他国の権利に反する行為のために〔自国民または外国人が〕自己の領域を使用すると知る場合に、そのような利用を許容しないすべての国の義務」は「一般的で十分承認された原則」である⁽¹⁵⁾——と、旗国主義の下で旗国に課される責任を確認するものである。

これに対して、UNCLOSは、船舶所有者等および定期備船者の国籍国には固有の義務を規定していない。

油濁防止義務の中心は旗国の義務である。第211条2項は、自国船舶からの海洋汚染を防止・軽減・規制するための法令制定を義務づけている。また、第217条1項は、自国船舶が汚染防止等のための「国際的な規則及び基準に従うこと」、「自国の法令を遵守することを確保する」こと、「これらの規則、基準及び法令を実施するために必要な法令を制定し及び他の措置をとる」こと、ならびに、これらの規則等が「効果的に執行されるよう必要な手段を講ずる」ことを義務づける。そして、同2項は、自国船舶が国際的な規則等の要件に従って航行することができるようになるまで、その航行を禁止するために適当な措置をとることを義務づけている⁽¹⁶⁾。

(14) Maritime Labour Convention, 2006, Feb. 23, 2006, 2952 U.N.T.S. 7. なお、漁船の船員については、Convention (No. 188) Concerning Work in the Fishing Sector, June 14, 2007, U.N.T.S. No. 54755.

(15) See *Corfu Channel (U.K. v. Albania)*, 1949 I.C.J. 4, 22.

(16) 旗国の義務の下限を規定する国際基準が、寄港国・沿岸国の権限行使の上限を規定することから、解釈の対立が先鋭になるといわれる。葉師寺公夫「海洋汚染防止に関する条約制度の展開と国連海洋法条約——船舶からの汚染を中心に」国際法学会編『日本と国際法の100年第3巻——海』（2001年）215, 220頁参照。

堪航性をもたないサブスタンダード船は、事故のリスクが高く、事故が発

しかし、海洋環境の保護という点で、旗国主義は「ほとんど無力」⁽¹⁷⁾であると評されている。旗国の義務履行を確保する手段が限られているからである。UNCLOS が寄港国および沿岸国の管轄権を承認し、「伝統的な旗国主義から一步を踏み出す」⁽¹⁸⁾ものであるのはそれゆえである。

たしかに、旗国管轄権は「権限」であって「義務」ではないともいわれる⁽¹⁹⁾。しかし、パルマス島事件仲裁判断が宣言したように、主権に基づく「権限の論理的帰結は義務である」⁽²⁰⁾。そこで、旗国が義務を履行しない場合には、固有の損害を受けた被害国による対抗措置によって義務履行が確保される必要がある⁽²¹⁾。また、旗国が対世的義務を履行せず、国際公益を損なう場合には、条約によって法的利益が承認されている国は、国際司法裁判所 (ICJ) に義務違反の事実および当該違反を中止し再発の防止を保証する義務の認定を請求したり——この場合には、請求国は「訴えの利益」をもつ⁽²²⁾——、そうでない国は報復をおこなったりして、義務

生じた場合の対処にも独自の課題があるといわれる。平沢勝紀「カンボジア籍貨物船 A 号の座礁事故と燃料油抜き取り作業——NAVTEC の活動報告」海運 1031 号 (2013 年) 37, 40 頁参照。もっとも、IOPC 基金の補償の対象となった事故の約半数は、日本籍船と韓国籍船によるものであり、便宜置籍船によるものはそれほど多くなかったと指摘されている。See Birnie & Boyle, *supra* note 11, p. 369 [邦訳 417 頁]。なお、サブスタンダード船を排除するための手法として、高品質運航 (quality shipping) を促進するインセンティブの導入が注目されている。羽原敬二「海洋汚染防止と海上防災システムの構築について」姉崎義史他編『現代保険学の諸相——松島恵博士古稀記念』(2005 年) 431, 444-445 頁参照。

(17) 松井芳郎『国際環境法の基本原則』(2010 年) 69 頁。

(18) 同書 80 頁。

(19) 小寺彰「執行管轄権の域外行使と旗国管轄権——旗国管轄権の非旗国 (沿岸国) による補完とその意義」山本草二編『海上保安法制——海洋法と国内法の交錯』(2009 年) 176, 195 頁参照。

(20) *Island of Palmas (Netherlands v. U.S.A.)*, Award of Apr. 4, 1928, II R.I.A.A. 829, 839.

(21) 小寺前掲論文 (注 19) 195 頁参照。対抗措置とは、先行違法行為を中止させたり、当該違法行為によって発生した救済提供義務を履行させたりするためにおこなう「違法行為」であり、その違法性は阻却される。報復とは、違法行為または非友誼的行為に対応するための、合法であるが非友誼的な行為を指す。

(22) See Questions Relating to the Obligation to Prosecute or Extradite

履行を確保する必要があるのである。

(3) 油汚染準備対応協力条約の下の義務

UNCLOS の規定する権限・義務に加えて、油汚染準備対応協力条約 (90 OPRC)⁽²³⁾ は、当事国が汚染に対処する緊急時計画を策定したり、汚染を通報したりする義務を規定している。とりわけ、旗国の通報義務は、条約上の義務であるだけでなく、慣習国際法上も確立した義務であるといわれている⁽²⁴⁾。日本は、1995年に同条約の当事国となる際に、海洋汚染防止法を改正し、閣議決定「油汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」を策定している。この計画は、1997年のナホトカの破損の際などに適用されている⁽²⁵⁾。

なお、ナホトカ事故については、浮力のある船首部のフォアピークタンクを銃撃し、破穴を開け、浮力を失わせれば、深海に沈下できたという指摘があった⁽²⁶⁾。また、トリーニオンに英国がおこなったような空爆による焼却も検討されるべきであったと示唆されていた⁽²⁷⁾。

(4) 海上人命安全条約の下の義務

2008年5月16日に国際海事機関 (IMO) 海上安全委員会 (MSC) は、MSC. 255 (84) で「海上事故または海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード」⁽²⁸⁾を、MSC. 257 (84) で

(Belgium v. Senegal), 2012 I.C.J. 423, 450, para. 69. この問題について、一般に、今岡奏帆「条約上の共通利益侵害に基づく ICJ 訴訟の焦点」国際関係論研究 33号 (2018年) 1頁参照。

(23) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990, Nov. 30, 1990, 1891 U.N.T.S. 78.

(24) 汚染に関する通報について、加藤前掲論文 (注13) 299-302, 306頁参照。

(25) 一ノ瀬高博「ナホトカ号重油流出事故」石野耕也他編『国際環境事件案内』(2001年) 92, 99頁参照。ナホトカ事故の5か月後、災害対策基本法に基づく防災基本計画も改定されている。馬場崎靖「ナホトカ号事故後の流出油海難に対する世界とわが国の法整備」海と安全 532号 (2007年) 16頁参照。ナホトカ事故は SOLAS と MARPOL の改正にもつながったといわれる。馬飼野淳、大坪英臣「国際条約化 (ナホトカ号に学ぶ)」日本造船学会誌 882号 (2004年) 734頁参照。

(26) 池田前掲論文 (注5) 4頁参照。

(27) 同論文 21頁参照。

「同コードの一部を強制化する SOLAS 条約改正案」を採択した。同コード第 1.2 項は、船員の責任追及と、原因解明を目的とする海上安全調査の分離を要求した。この改正は 2010 年 1 月 1 日に発効した。同コードの第 I 部および第 II 部は拘束力をもち、第 III 部は勧告である。

同コードの採択を受けて、2008 年 10 月 1 日、日本は、国土交通省の外局であった海難審判庁を廃止した⁽²⁹⁾。新たな機関については、米国の国家安全運輸委員会（NTSB）に倣って独立性の高い機関にするべきであるという提言も存在した⁽³⁰⁾。しかし、国土交通省の外局（国家行政組織法第 3 条 2 項に基づく「3 条機関」）として運輸安全委員会が、同省の「特別の機関」（同第 8 条の 3）として海難審判所が設立された。海難審判所が「特別の機関」とされたことは、「格下げと言うよりも行政機関としての位置づけをより明確にした」ものと評されている⁽³¹⁾。

運輸安全委員会は、船員の過失や責任の軽重を認定することなく、再発防止のために原因を解明する役割を果たす⁽³²⁾。

これに対して、海難審判所は、ヒューマンファクターや背景要因の分析に立ち入ることなく、業務停止や戒告などの海技免許に対する行政処分を決定する目的で、船員の過失や責任の軽重を認定するものとされる⁽³³⁾。ところが、海難審判庁の定員が 227 人であったのに対して、海難審判所の定員は、審判官 25 名、理事官 23 名、その他の職員 33 名の計 81 名とされており、しかも、審判官と理事官は欠員状態が続いている⁽³⁴⁾。そこで、

(28) 翻訳として、高等海難審判庁監修『IMO 海難調査官マニュアル』（2008 年）参照。

(29) 海難審判庁の廃止については、「観光庁の新設とセットで拙速に決めるのは問題」という批判が存在した。松岡信之、小森雄太「海難審判制度の政治学的研究——我が国の行政機構における位置づけに注目して」海洋政策研究 15 号（2021 年）79, 89, 93 頁参照。

(30) 田川俊一他「新海難審判制度を巡る課題に迫る」海運 998 号（2010 年）54, 57 頁参照（峰隆男発言）。

(31) 松岡、小森前掲論文（注 29）93 頁参照。

(32) 同委員会は、事故調査に関する国際協力を促進するために国際渉外官を設置している。運輸安全委員会「陸・海・空にわたる事故原因究明と再発防止——運輸安全委員会と海難審判所の設置」国土交通 98 号（2009 年）8 頁参照。

(33) 大須賀英郎、山口浩孝「海難審判制度をめぐる再編について」海難と審判 159 号（2008 年）8, 16 頁参照。

海難審判所が調査を十分おこなうかどうか疑問が投げかけられている⁽³⁵⁾。

従来、海難審判は法的解決を支援する機能を果たしてきた⁽³⁶⁾。そこで、「海難審判先行の原則」が受け入れられてきた。すなわち、審判は海事専門家が訴訟類似の手続でおこなうことから、刑事裁判との関係では、「捜査段階ではこれを尊重する趣旨でまず海難審判の手続を先行させて、原則的にはその結果を待って刑事処分を行う」⁽³⁷⁾とされ、民事裁判との関係では、原因解明裁決が鑑定に相当するものとされてきたのである⁽³⁸⁾。もちろん、海難審判で過失を認定された船員が無罪となったり、そのような船員に対する賠償請求が棄却されたりした例も存在する。しかし、それらは例外であり、裁判で海難審判における事実認定を「覆すのは大変な努力が必要であり、また非常に困難なのが実態である」⁽³⁹⁾といわれてきたのである。さらに、裁決は示談の指針としても利用されてきた。

これに対して、現行制度では、海難審判の対象が狭くなり、過失割合について判断することもなくなったことから、裁決を和解交渉の指針にすることは困難となり、民事裁判または仲裁を利用する必要性が生じていると指摘されている⁽⁴⁰⁾。

(5) 義務違反と国家責任の追及

ワカシオ事故は、1国の領域における行為が他国に損害を与えたわけではないことから、領域使用の管理責任は問題とならず、被害国モーリシャ

(34) 西村敏和「海難審判の公正な運用に向けて」ふねとうみ173号(2013年)9,11頁参照。

(35) 清水保「運輸安全委員会の新設、海難審判庁の組織改編」海員703号(2008年)40,45頁参照。新制度に対して、「効果は上がっていない」という評価も存在する。田川他前掲座談会(注30)54頁参照(峰発言)。

(36) 安藤周二「海難審判扶助制度による海事補佐人を受任して」ふねとうみ174号(2014年)11,13頁参照。

(37) 第113回国会衆議院交通安全対策特別委員会会議録第3号(1988年9月8日)5頁(根來泰周発言)。

(38) 成田頼明「原因究明裁決に対する出訴の許否」鴻常夫編『海事判例百選[増補版]』(1973年)160,161頁参照。

(39) 21海事総合事務所編『海難審判裁決評釈集』(2011年)4-5頁。

(40) 田川他前掲座談会(注30)58頁参照(峰発言)。

スが損害をただちに認知したことから、90 OPRC の下の通報も問題とならない。

問題になるとすれば、旗国パナマによる UNCLOS の下の義務の不履行である。しかし、モーリシャスがパナマの国内法の不備やその執行の懈怠などに関する証拠を収集し、義務違反を証明することは困難である。また、義務違反を証明することに成功しても、それと損害との間の相当な因果関係を証明することは、操船の過失が直接の原因である可能性の高い本件事故の場合には困難である。

かりに、慣習国際法を反映する国家責任条文⁽⁴¹⁾に照らして、パナマに帰属する行為が国際義務に違反し、かつ、違法性阻却事由が存在しない場合には、国家責任が成立し、モーリシャスは救済を請求する権利をもつことになる。しかし、本件で適切なのは、再発防止の保証（同条文第 30 条）、または／および、陳謝などによる「外形的行為による救済 (satisfaction)」(同第 37 条) であると考えられ、パナマの義務違反と相当因果関係をもたない損害に対する金銭賠償（同第 36 条）は必要とされないと考えられる。

(6) 政治的・社会的責任

ワカシオはいわゆる日本関連船である。すなわち、実質的には日本企業が日本で建造した船舶であるが、形式的には当該企業の子会社である外国企業が建造し、その所在国に便宜置籍 (Flag of Convenience)⁽⁴²⁾を認められた、いわゆる仕組船 (tie-in ship) なのである。なお、日本関連船には、他にも、日本の所有者が外国の賃借人に船員の配乗権をもたせ、便宜船員を配乗させたいうで、日本企業が傭船し直す (charter back)「丸シッ^{まる}プ」もある。

(41) Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, Dec. 12, 2001, U.N. Doc. A/RES/56/83.

(42) 例えば、2000 年頃から内陸国であるモンゴルが便宜置籍を認めている。種市雅彦「船員のリスクマネジメントに関する考察——外国船籍の乗組員の視点から」日本航海学会誌 176 号 (2011 年) 70, 74-75 頁参照。内陸国スイスを旗国とする船舶も存在するが、それはスイス企業が大洋海運に従事するためであると考えられている。See John A.C. Cartner et al., *The International Law of the Shipmaster* (2009), p. 89 n.68.

しかし、国際法は関連船関係国に特別な義務を課していない。それゆえ、ワカシオ事故について、日本が法的責任を負うことはない。

もっとも、法的責任を負わないことは、政治的責任を負わないことを意味しない。責任を果たす海洋国家であることを標榜している日本は、モーリシャスによる環境緊急事態宣言の発出と支援の要請を受けて、国際緊急援助隊を派遣している⁽⁴³⁾。このような活動は、「企業の社会的責任(CSR)」になぞらえていけば、国際共同体に対する「政府の社会的責任(Governmental Social Responsibility; GSR)」を果たす活動である。

2. 油濁に対する企業の責任

(1) 民事責任の構造

海運は内航海運と外航海運に区別される。日本は、重量を基準として99%を超える輸入物資を外航海運に依存している。国内貨物輸送量の43%以上も内航海運が担っている。商法は内航海運と外航海運に共通の一般法であり、外航海運における運送人の責任などに関する特別法として国際海上物品運送法が存在している。

海運については、賠償責任が過重になり海運業が経済的に成立しなくなることを避けるために企業の責任を制限するという要請と、被害者を救済したり、環境を回復したりするという要請を調整する必要があると考えられている。そこで、国際海上物品運送法は、第9条で責任を制限し、第10条で制限阻却事由を規定している。内航海運については、2018年商法改正の際に責任制限を設定するかどうか議論されたが、そうする規定は採用されなかった。

後に述べるように、この調整は条約でもなされてきた。一般に、「国際的枠組みへの参加は、それ自体が自己目的ではあり得ず、自国の実情に必ずしも合致しない場合には、それを上まわるメリットがある場合に初めて参加の意味がある」ことが重要である。例えば、日本の被害者に支払われる補償額が日本からの拠出額を上回ることが見込まれる場合には国際基金を創設し、そうでなければ独自の基金を創設することが合理的である⁽⁴⁴⁾。

(43) 日本の他に国連、フランス、インドの援助隊が活動した。武智敬司、永田誠一郎「モーリシャス沖貨物船油流出事故——国際緊急援助隊 油の防除に取り組む」外交64号(2020年)125, 126頁参照(武智発言)。また、旗国パナマも事故調査を支援する専門家を派遣している。

この点で、1996年の海事債権責任制限条約（96 LLMC）⁽⁴⁵⁾の限度額の51%引上げが想起される。2015年6月8日に発効したこの引上げは、合理的理由が存在しなかったにもかかわらず、オーストラリア政府が国内選挙対策として提案したものであった⁽⁴⁶⁾。自国または自国政府の利益を追求する行動は、他国に受け入れられる限り、国際政治におけるゲームのルールに則った行動なのである。

また、後に述べるように、この調整は、条約や国内法によってなされるだけでなく、自主的な支払いによってもなされている。責任制限はもともと、船舶関係者の間で損害を分担する制度であり、船舶による損害を被った第三者に当然に妥当するものではなく、第三者と折り合いをつけるために十分な制度であるとは限らないからである⁽⁴⁷⁾。

(a) 船舶の種類

油濁に対する企業の責任については、タンカーとその他の船という船種別に条約が存在する⁽⁴⁸⁾。日本は、両者を、2019年に改正された船舶油濁損害賠償保障法という1つの法律で実施し、「タンカー油濁損害」と「一般船舶等油濁損害」という類型で規定している⁽⁴⁹⁾。

(44) 落合誠一「油濁事故損害賠償・補償のあり方への基本的考察」鴻常夫編『日本海法会百年記念論文集第一輯』（2001年）151, 157-158, 177-178頁参照。

(45) Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, May 2, 1996. 2005年の船主責任制限法改正が国内実施した。

(46) 星誠「海事債権についての責任の制限に関する条約1996年議定書（LLMC96）責任限度額改正——その背景と船主責任制限制度の将来を考える」海事法研究会誌225号（2014年）19, 22-24頁参照。

(47) 同論文27頁参照。

(48) 1996年5月3日に、危険物質等海上運送関連損害責任条約（HNS条約）も作成されている。同条約は批准国が少なかったことから、2010年に改正議定書（2010 HNS）が締結されている。International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010, Apr. 13, 2010, available at https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/2010-HNS-Convention-Consolidated-text_e.pdf. 一般に、井口俊明「HNS条約を改正する2010年議定書の採択」海運995号（2010年）28頁参照。

(49) 現在の枠組のわかりやすい表として、上谷田卓「海洋汚染損害に対する責

(b) 企業の類型

船舶と関係する企業は、船舶所有者等と定期傭船者に大別される。前者は一般に運航者と呼ばれる。もっとも、2007年の難破物除去条約（ナイロビ条約）⁽⁵⁰⁾第1条8項と9項は、登録船主と対置される類型として、ISMコードの下で課せられた義務をすべて引き継ぐことに同意した「船舶管理者若しくは賃借人その他」を「運航者」と呼んでいる。

通常、運航者が運送人となる。しかし、定期傭船者も再運送契約によって運送人の立場に立つことがあり、船舶所有者等と定期傭船者は、運送人に当たるかどうかによって権限・義務が相違する。

(i) 船舶所有者（登録船主）

船舶所有者は形式的に確定される。便宜置籍を目的とするペーパーカンパニー（shell company）である場合には、事実上、問題とならないことが多い。

(ii) 船舶賃借人

船体を賃貸借する契約は裸傭船契約（Bareboat Charter; Demise Charter）と呼ばれる。賃借人（裸傭船者）は船員の配乗権をもつ。船舶所有者が自船艤装者であるのに対して、船舶賃借人は他船艤装者なのである。商法第703条1項は、「船舶の賃借人は、その船舶の利用に関する事項については、第三者に対して、船舶所有者と同一の権利義務を有する」とする⁽⁵¹⁾。

商法第704条は、船舶所有者等はみずから艤装した船舶を定期傭船者の「利用」に供するとする。同第705条は、同第703条1項にいう「第三者」に当たる定期傭船者が「船舶の利用に関する事項」（商事事項）について船長——「現に船舶に乗船して、その船舶に関する職務に従事する者のうち、当該船舶の長としてこれを指揮する者であって、船舶所有者によって

任及び補償等に係る国際ルール——バンカー条約及び難破物除去ナイロビ条約の概要」立法と調査411号（2019年）41, 43, 50頁参照。

(50) Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, May 18, 2007, available at <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/No%20Volume/55565/Part/1-55565-080000028053c3a0.pdf>. 本条約は、上述の2019年改正船舶油濁損害賠償保障法によって国内実施されている。

(51) 船舶賃借人が船員の不法行為について責任を負うとする判例として、大判1926年12月17日、民集5巻854頁。

選任された者」⁽⁵²⁾——に指示する権限をもち、船舶所有者等は「発航前の検査その他の航海の安全に関する事項」(海技事項)について権限をもつとする。

なお、1986年の船舶登録条約⁽⁵³⁾は、船舶賃借人の国籍国を船舶の旗国として、当該国による船舶の実効的な監督を確保しようとした⁽⁵⁴⁾。しかし、同条約は発効する見込みがなく、「成功したとはいえない」と評されている⁽⁵⁵⁾。

(iii) 管理船主

近年では、船体を賃貸借することなく、船舶所有者との委任契約に基づいて船舶を管理する管理船主 (disponent owner) の利用が増加している。ワカシオのように、船舶所有者が子会社、管理船主がその親会社である例も少なくない。そこで、例えば、MLC 2006 第2条1項j号は、船舶所有者または船舶賃借人から「船舶の運航に係る責任を引き受け、かつ…この条約に従って船舶所有者に課される義務及び責任を引き継ぐことに同意したもの」を「船舶所有者」に含めている。

(iv) 定期傭船者

船員が配乗され、艀装された船舶の利用に関する契約が定期傭船契約である。それは、一定期間の船舶の賃貸借および労務供給を目的とする混合契約である⁽⁵⁶⁾。2018年商法等改正で定期傭船が統一用語として採用され

(52) 大阪高判1980年5月20日、刑事裁判月報12巻4・5号355頁。「現に船舶に乗船して」という要件は、自動運航船が実現するときには削除されることになると考えられる。(法定)代行船長(船員法第20条)、代船長/代理船長(商法第707条)、船長職務代行者(船員法第11条)が船長職を務めることもある。海事法研究会編『海事法〔第11版〕』(2020年)44, 95頁参照。なお、UNCLOS27条3項などで言及される船長は、船舶の指揮をとる船員を指すと考えられている。See *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, Vol. II* (Satya N. Nandan & Shabtai Rosenne eds., 1993), p. 242. 船長は、法的には“master”、尊称として“skipper”、呼称として“captain”と表現される。

(53) United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, Feb. 7, 1986.

(54) 田中忠「続・海戦法規の話」船長実務叢書82号(1986年)8頁参照。

(55) 葉師寺公夫「船舶の国籍と旗国の国際請求権——日本の事例も含めて」栗林忠男、杉原高嶺編『日本における海洋法の主要課題——現代海洋法の潮流第3巻』(2010年)3, 6-7頁参照。

るまでは、改正前内航海運業法第2条2項におけるように、期間傭船とも呼ばれていた。改正後商法は第704条で定期傭船契約を定義している。定期傭船者と荷主との運送契約には、一定期間のものと1航海のもの——航海傭船（Voyage Charter）またはスポット傭船と呼ばれる——がある。商法第705条が確認する定期傭船者の商事事項に関する指示権限は、2015年6月3日に改定されたニューヨーク＝プロデュース＝エクステンジ書式（Produce-Form）第8条a項⁽⁵⁷⁾、および、ボルチック国際海運協議会沖合作業船舶用統一定期傭船契約書（SUPPLYTIME 2005）第7条a項1号⁽⁵⁸⁾などの利用（employment）約款に規定されている。

(c) 行為の類型

船舶に関する行為は、堪航性の確保、船員の配乗（人的堪航性の確保）、海技事項および商事事項に大別される。

(i) 堪航性の確保

公法上、船舶安全法第1条は、「堪航性ヲ保持シ且人命ノ安全ヲ保持スルニ必要ナル施設ヲ為スニ非ザレバ」船舶を航海に供用してはならないとしており、この義務は運航者に課されている。堪航性を確保する具体的な義務は船長に課されている（船員法第8条⁽⁵⁹⁾）。

私法上、堪航性を確保する義務は、2018年改正前商法第738条の下では船長に課されていたが、改正後商法第739条1項1号の下では運送人に課されている⁽⁶⁰⁾。この規定は、航海傭船および定期傭船の場合に準用さ

(56) 中田明「平成30年商法改正とジャスミン号事件判決の再評価」成蹊法学94号（2021年）7, 21頁参照。

(57) 中村紀夫、廣中太一訳「“NYPE 2015”逐条英和对訳（1）」海事法研究会誌230号（2016年）32, 41頁参照。第15条は定期傭船者が船長に航海指示（sailing directions）を与えるものとしている。同対訳55頁参照。

(58) 竹谷光成訳「“SUPPLYTIME 2005”逐条英和对訳（1）」海事法研究会誌230号（2016年）68, 77頁参照。

(59) 自動運航船については、ソフトウェアとデータの適時のアップデートが堪航性の確保のために必要になる。南健悟「自動運航船と衝突責任」海法雑誌復刊64号（2021年）85, 97, 99頁参照。堪航性を検査する義務は遠隔操縦者に課されることになると考えられる。南健悟「自動運航船の実用化と法制度への影響——船舶の無人化・自律化によって生じる現行法の課題」海事法研究会誌244号（2019年）2, 12頁参照。

(60) 最高裁は、堪航性の欠如による荷主の損害について、運送人に無過失責任

れる（前者について同第 756 条 1 項、後者について同第 707 条⁽⁶¹⁾）。国際海上物品運送法第 5 条も、商法第 739 条 1 項と同様に規定している。商法第 729 条 5 項および国際海上物品運送法第 11 条 1 項は、この責任を免除・軽減する特約を無効とする。また、商法第 826 条は、船舶の堪航性の欠如を保険者の免責事由としている。

運航者が運送人である場合には、船長は、自身の負う公法上の義務に加えて、運航者の被用者として私法上の義務も履行する立場に立つ。定期傭船者が運送人となる場合には、その被用者ではない船長は、私法上の義務を履行する立場にはないことになる。そこで、定期傭船者は、「発航前の検査」等については指示する権限をもたないにもかかわらず（商法第 705 条但書）、堪航性の確保について「注意を怠らなかったことを証明し」ない限り、運送人として、運送品の滅失等について損害賠償責任を負うことになる。この場合に、定期傭船者に要求される具体的注意がどのようなものであるか、例えば、船長による検査の報告を聴取すれば注意を怠らなかったと評価されるのか、問題になると考えられる。

なお、商法第 708 条 1 項は、借財などを除いて、船長は「船舶所有者に代わって航海のために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する」と規定し、同第 712 条 1 項が、そのような行為に「積み荷を航海の用に供すること」を含め、船長が発航後も堪航性を維持することを可能にしている⁽⁶²⁾。

堪航性の欠如は、例えば、追加溶接の方法および積載の方法（堪荷性）に問題があったといわれるナホトカ事故の際に問題となった⁽⁶³⁾。この事故の原因として、船舶所有者は不可抗力を主張した。しかし、堪航性は、

を認めてきた。最判 1974 年 3 月 15 日、民集 28 卷 2 号 222 頁参照。神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編『概説海事法規〔改訂版〕』（2015 年）357、388 頁も参照。

(61) 商法第 707 条は、定期傭船者の責任に関する規定については、「発航の当時」を「各航海に係る発航の当時」と読み替えるものとしている。

(62) 志津田氏治『現代海商法の諸問題』（1994 年）194-195 頁参照。同書が前提とする 2018 年改正前商法第 715 条は、航海を継続するための船舶の修繕費などを支弁するためならば、船長は借財をすることも可能であるとしていた。2018 年改正でこの権限は剥奪され、改正前第 719 条の権限のみが残された。

(63) 木本弘之「重油タンカー『ナホトカ号』船体破断、C 重油流出事故——海上災害防止センターによる流出油の回収作業」港湾（2017 年）22 頁参照。

悪天候における航海にまで堪えうることを意味する⁽⁶⁴⁾。この事故の当時、日本は1971年の油污染損害補償国際基金〔IOPC基金〕設立条約(71 Fund)⁽⁶⁵⁾およびその支払い限度額を引き上げる1992年の議定書(92 Fund)⁽⁶⁶⁾の当事国であった⁽⁶⁷⁾。IOPC理事会は、この事故の原因は堪航性の欠如であるとした⁽⁶⁸⁾。

(ii) 船員の配乗（人的堪航性の確保）

商法第739条1項2号は、運送人が発航時点で保障すべき事項として、「船員の乗組み、船舶の機装及び需品の補給を適切に行うこと」を挙げている。2018年改正前商法第713条2項は、船長が海員を雇い入れるものとしていた。しかし、MLC 2006に従って、同項は削除された。現在では、船員の配乗権をもつ船舶所有者等が陸上の事務所で船員の労務管理を一元的におこない、船員法に基づく届出もおこなうものとされている⁽⁶⁹⁾。定義上、定期傭船者が船員の配乗に権限をもつことはない。

商法第690条は、船舶所有者については、被用者の「選任及びその事業の監督について相当の注意をしたとき、又は相当の注意をしても損害が生ずべきであったとき」にも責任を負うとして、民法第715条に対する特則となる無過失責任を規定している。船長は、民法第715条2項の下で「使用者に代わって事業を監督する者」として、海員の行為について責任を負

(64) See *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. IV (Shabtai Rosenne & Alexander Yankov eds., 1990), p. 277.

(65) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, Dec. 18, 1971, 1110 U.N.T.S. 58. 71 Fundは、92 Fundの当事国の拡大を受けて、2002年5月24日に失効した。

(66) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, Nov. 27, 1992, 1953 U.N.T.S. 330.

(67) ロシアは71 Fundの当事国であったが、事故の後に92 Fundの当事国となった。

(68) 森川俊孝「船舶事故による海洋汚染の防止と日本——ナホトカ号事件」栗林忠男、杉原高嶺編『日本における海洋法の主要課題——現代海洋法の潮流第3巻』（2010年）300, 305-307頁参照。

(69) 国土交通省交通政策審議会海事分科会船員部会「船員の働き方改革の実現に向けて」（2020年9月）25-26頁参照。南健悟「船員の働き方改革と船員関連法改正——労働時間と良好な海上労働環境の保持に向けた取り組みを中心に」季刊労働法273号（2021年）189, 191頁も参照。

う。商法第 713 条は、船長が海員の監督について注意を怠らなかったことを証明したときを除いて、この責任を負うことを確認している⁽⁷⁰⁾。これに対して、船長による海員の選任は、船舶所有者の代理人としての行為であることから、損害が選任の過失による場合には船舶所有者の責任が問題となり、商法第 690 条が適用される⁽⁷¹⁾。

なお、商法第 713 条の下の責任と同第 690 条の下の責任は不真正連帯債務の関係に立ち、第三者に賠償を支払った船舶所有者は船長に求償することが可能である。ただし、判例は、使用者の事業の性格・規模、業務の内容、労働条件などに照らして、損害の衡平な分担という見地から、信義則上相当な程度に求償を制限している⁽⁷²⁾。

(iii) 海技事項

海技事項は、船舶使用者等とその被用者である船長の責任に属する。

日本の裁判所は、定期傭船者に賃借人と同じ責任を課すことがあり、それは海運実務に反するといわれる⁽⁷³⁾。例えば、最高裁は、当時の商法第 704 条 1 項（2018 年改正後第 703 条 1 項）を類推適用して、船舶の衝突による荷主の損害について、定期傭船者に賠償責任を認めたのである⁽⁷⁴⁾。発航前の堪航性の確保と異なり、発航後の船舶の衝突の防止は船長の義務であり、当該義務の履行について船長に指示する権限をもたない定期傭船者に結果責任を負わせることは、その賠償支払い能力が船舶所有者等および船長のそれに優る場合でも、不当であると考えられる。

商法第 706 条は、定期傭船者が「船舶の燃料、水先料、入港料」などを負担するものとしている。この規定は、費用の負担を超えて、水先人の使用の可否を指示する権限を意味するものではない。というのも、それは海技事項であり、船長の権限に属するからである。定期傭船者が権限を超越し、水先人の使用を船長に禁止した場合には、本来、被用者である船長の

(70) 海事法研究会編前掲書（注 52）96 頁参照。

(71) 吉川義春「船舶所有者の使用者責任と船長の海員監督責任（2・完）」民商法雑誌 61 巻 4 号（1970 年）49, 74-75, 78 頁参照。

(72) 最判 1985 年 2 月 12 日、集民 144 号 99 頁参照。神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編前掲書（注 60）371 頁も参照。

(73) 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 923 号（2004 年）47, 50 頁参照。

(74) 最判 1992 年 4 月 4 日、集民 164 号 339 頁参照。東京地判 1974 年 6 月 17 日、判時 748 号 77 頁も参照（フルムーン号事件）。

専権に属する問題に関する過失を理由に船舶所有者等が責任を負うと考えられる。しかし、定期傭船者の過失と損害に相当因果関係が認定される場合には、定期傭船者が責任を負うべきであると考えられている⁽⁷⁵⁾。

(iv) 商事事項

国際海上物品運送法第3条は、賠償責任の原因として商事事項と海技事項を明確に区別している。すなわち、1項は、「運送品の受取、船積、積付、運送、保管、荷揚及び引渡」に関する注意義務の懈怠を原因とする「運送品の滅失、損傷又は延着」については、運送人が責任を負うとし、2項は、「船長、海員、水先人その他運送人の使用する者の航行若しくは船舶の取扱に関する行為又は船舶における火災（運送人の故意又は過失に基づくものを除く。）により生じた損害」については、運送人は責任を負わないとしているのである。

(2) タンカー油濁損害

タンカー油濁損害は、タンカーの積荷である油またはその燃料油による油濁に起因する損害である。タンカー油濁損害については、1969年の油汚染損害民事責任条約（69 CLC）⁽⁷⁶⁾および1992年の同条約議定書（92 CLC）⁽⁷⁷⁾が存在する⁽⁷⁸⁾。そして、CLCによる責任制限ゆえに賠償されない

(75) 戸田修三、中村眞澄編『注解国際海上物品運送法』（1997年）70頁参照（中村執筆）。

(76) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Nov. 29, 1969, 973 U.N.T.S. 4.

(77) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, Nov. 27, 1992, 1956 U.N.T.S. 255. 1994年の油濁損害賠償法改正で国内実施された。

(78) 69 CLC・71 Fundは、英語と仏語を正文、露語と西語を公定訳文としていたが、92 CLC・92 Fundは、上記4言語に加えてアラビア語および中国語の6言語を正文とする。基金への最大拠出国である日本は、自国語を正文にさせていない。IMOにおいて、「わが国の海運業、海運産業に不利な条約の作成、改正が起こらないよう」活動するべきものといわれる。中村秀之「IMO法律委員会及びその最近の動向について」（2018年）45頁、available at <http://www.jpmac.or.jp/img/research/pdf/A201870.pdf>（強調佐藤）。この指摘は現実的なものである。しかし、IMOにおける活動は、本来、日本の海運業に有利な条約の作成・改正を課題とするはずである。なお、MARPOL 73/78については、日本がその「作成・改正に主導権を握り」、日本語が（正文ではない

損害を補償するための基金を設立する 71 Fund とその支払い限度額を引き上げる 92 Fund、そして、92 Fund の支払い限度額をさらに引き上げる 2003 年の議定書（2003 Fund）⁽⁷⁹⁾が存在する。

2003 Fund は、2002 年のプレステージの座礁を受けて締結された⁽⁸⁰⁾。このとき、欧州諸国は、一国主義による補償制度を運用する米国に倣って、地域主義による制度を新設するという圧力をかけて、最大供出国として拠出額に上限設定（capping）をかけるべきであると主張していた日本を妥協させた⁽⁸¹⁾。

現在、92 CLC と 92 Fund 両方の当事国が 120 か国、2003 Fund の当事国が 32 か国、92 CLC の当事国で 92 Fund の非当事国である国が 24 か国、69 CLC のみの当事国が 32 か国存在する。

(a) 責任の主体

CLC は責任を船舶所有者に集中させている（92 CLC 第 3 条 1 項）。そうすれば、CLC が採用している強制保険制度の履行確保について、港湾当局が船舶所有者のみに対象船舶への付保を確認すれば済むことから、合理的なものである⁽⁸²⁾。船舶所有者は管理船主による付保の事実も容易に確認しうる立場にあるからである。

69 CLC は、船舶所有者以外に対する請求を禁止する規定を置いていなかった。そこで、92 CLC 第 3 条 4 項は、それを明文で禁止した⁽⁸³⁾。もっ

ものの）公定訳文とされている。野村撰雄「海洋環境保護——MARPOL 条約を中心として」環境法政策学会誌 23 号（2020 年）100, 114-115 頁参照。

(79) Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, May 16, 2003, available at https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/235985/8490.pdf.

(80) 河端一郎「この 10 年における油濁補償制度の推移と今後の課題」海と安全 532 号（2007 年）26, 27 頁参照。河端一郎「国際油濁補償制度のその後」月報 Captain380 号（2007 年）23, 24-25 頁も参照。

(81) 落合誠一「国際的油濁賠償・補償制度の新展開」ジュリスト 1253 号（2003 年）163, 165-167 頁参照。

(82) 水上千之「船舶による油濁損害に対する民事責任に関連する諸条約とわが国の対応」新海洋法制と国内法の対応 1 号（1986 年）47, 56 頁参照。

(83) 櫻井玲二「国際海事機関による油濁 2 条約の改定」海法会誌復刊 28 号（1984 年）7, 41-42 頁参照。

とも、所有者の被用者等が「汚染をもたらす意図をもって又は無謀に (recklessly) かつ汚染損害の生ずるおそれがあることを認識して行った行為 (不作為を含む。)」については、当該被用者等に対する請求が可能とされる (同項)。

(b) 責任の否定と制限

「戦争、敵対行為 (hostilities)、内乱、暴動又は例外的、不可避的かつ不可抗力的な性質をもつ自然現象」に起因する損害については、責任が全体として否定される (92 CLC 第3条2項 a号)。同号と同様の責任否定事由を挙げる国際海上物品運送法第4条2項については、運送人が経験則に照らして「その事実より通常生じるべきものであることを証明すれば」、因果関係の証明を必要とすることなく、証明の負担が請求者に転換するといわれる⁽⁸⁴⁾。

責任が発生する場合には、賠償責任は、船舶のトン数に応じて制限される (92 CLC 第5条1項)。この基準は、船舶所有者の賠償負担能力が船の大きさに比例するという理由で採用されたといわれる⁽⁸⁵⁾。しかし、油濁の損害額と原因船舶の大きさの間には必ずしも相関関係がないことから、この基準は衡平ではないといわれる⁽⁸⁶⁾。例えば、ナホトカ事故による油濁については、最終的に支払われた約261億円の約1%である約2億7,200万円にまで、92 CLCは責任を制限することになり、その額が「異常に小さい」と評された⁽⁸⁷⁾。この場合、実際には、ナホトカの所有者が、IOPC基金の査定に基づいて⁽⁸⁸⁾、約110億円 (支払い総額の約42%) を

(84) 箱井崇史『基本講義現代海商法〔第4版〕』(2021年)177頁参照。

(85) 常木徹「ナホトカ油濁事故の補償問題」海運900号(2002年)36,37頁参照。

(86) 石油会社国際海事評議会 (Oil Companies International Marine Forum; OCIMF) の指摘である。櫻井前掲論文 (注83) 16頁参照。

(87) 常木前掲論文 (注85) 37頁参照。1977年2月27日の栄光丸 (59トン) と北米丸 (499トン) の衝突でも、後者の船体と積荷に2億1,394万円の損害が発生したにもかかわらず、責任を負う前者の支払うべき賠償は630万円 (約3%) に制限された。朝野洋「油の流出と補償について」富山商船高等専門学校シンポジウム実行委員会編『公開シンポジウム「ナホトカ号油流出事故に関連して」講演集』(1997年)39,40頁参照。

(88) 桑原康記「ナホトカ号油濁補償の和解解決」海運902号(2002年)74,76

負担するという和解を受け入れ、賠償／補償の総額は92 CLCと92 Fundの下で上限となる約225億円を超えることになった⁽⁸⁹⁾。

ナホトカ事故の際の請求は約400件であった。しかし、事故の規模の拡大にともない、請求の件数と総額は拡大してきた。例えば、1999年のエリカの座礁の際には、請求が4,000件を超え⁽⁹⁰⁾、その総額も92 CLCと92 Fundの下での賠償／補償の上限を大きく超えることになった。そこで、フランス政府と定期傭船者は、その債権が他の被害者の債権に劣後することに同意すると宣言した。その結果、他の被害者の債権は全額補償されたものの、フランス政府の債権は部分的に補償されるに止まり、傭船者の債権は補償されなかった。この事故は、2000年の簡易改正手続による92 CLCおよび92 Fundの賠償／補償限度の引上げの契機となった。

このような状況で、船舶所有者は、条約とそれを実施する法律に基づく責任制限を超える金銭の支払いを拒否する権利を行使することは当該企業の評判を毀損し、その持続的経営を困難にする可能性があるという認識から、保険会社や被害者との交渉を通して、相当な負担を負うことが通例となっている。船舶による油濁はもちろん、これまでで最も規模の大きな油濁であるメキシコ湾におけるディープ＝ウォーター＝ホライズンの油井暴噴（2010年）の際にも、施設所有者であるBPは責任制限を主張することなく、その限度を上回る賠償を支払っている⁽⁹¹⁾。

なお、責任の及ぶ範囲については、1992 Fundの下で作成された「請求の手引」⁽⁹²⁾が指針とされている。同手引は、例えば、環境回復措置をとる

頁参照。

(89) 高橋大祐「環境汚染事故における損害賠償実務と企業の法的・社会的責任——ナホトカ号日本海重油流出事故及びBPメキシコ湾原油流出事故を題材として」環境管理49巻9号（2013年）57, 61, 63頁参照。

(90) 小山内智「ナホトカ号事件被害の補償状況について——観光関係の被害を中心に」海事産業研究所報419号（2001年）32-33, 35頁参照。

(91) 高橋前掲論文（注89）66, 68-69頁参照。同様の事故として、オーストラリアのEEZにおける2009年のモンタラの油井暴噴（2009年）が知られている。この2つの事故については、安全性と経済性のバランスをとる際の「最後の判断基準は安全性である」として、業界内で事故情報を共有する必要があると指摘されている。志村正臣「豪州ティモール海モンタラ暴噴事故について」石油技術協会誌76巻5号（2011年）405, 408頁参照。

(92) International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Claims Manual, 2019 Edition.

費用など金銭評価が可能な損害は賠償の対象となりうるものの（第 1.4.12 項）、生態系の価値などの金銭評価が可能ではない損害は賠償の対象にならないものとしている（第 1.4.13 項）。例えば、海洋公園の入場料収入の減少などが賠償の対象となりうる環境損害の例とされている（第 3.6.2 項）⁽⁹³⁾。

この立場は、活用されていない環境は市場価値をもたず、それに対する損害の算定は包括的仮定を必要とし、必然的に自由裁量となることから、そのような算定に基づく賠償を認めるべきではないとする⁽⁹⁴⁾。IOPC 基金臨時総会は、この立場から、1979 年のアントニオ＝グラムシの座礁の際に、ソ連の裁判所がメトディカと呼ばれる計算式を採用したとき、そのような理論的モデルによる算定は認めないとする決議を採択していた⁽⁹⁵⁾。もっとも、実際には、環境に対する損害は、除去費用の補償という名目でその一部が補償される場合も少なくないと考えられる⁽⁹⁶⁾。

CLC/Fund の運用は米国連邦法の運用と類似している。たしかに、米国では、1990 年油濁法（OPA 90）⁽⁹⁷⁾の下で、除去費用と別に賠償対象となる天然資源損害賠償の算定枠組が策定されており、信頼性のある仮想評価法（Contingent Valuation Method; CVM）に依拠して算定することが典型的に排除されてはいないと解釈されている⁽⁹⁸⁾。しかし、実際の算定は、環境回復のための費用によっているのである⁽⁹⁹⁾。

(93) 箱井崇史編『船舶衝突法』（2012 年）282 頁参照（長田旬平執筆）。

(94) José Maura「国際油濁補償基金の今後の動き」（2002 年）13 頁参照。

(95) Resolution No. 3: Pollution Damage (October 1980), available at https://documentservices.iopcfunds.org/wp-content/uploads/sites/2/2018/03/RES_71_e.pdf. ロシアも 2007 年にメトディカを適用して算定した請求を提起し、多数の国がそれに対して懸念を表明している。小林寛「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（1）」長崎大学総合環境研究 12 巻 2 号（2010 年）1, 6 頁注 89 参照。

(96) 小林同論文 5-6 頁参照。

(97) Oil Pollution Act of 1990, 33 U.S.C. § 2701 et seq. (1990).

(98) 落合前掲論文（注 44）171-172 頁参照。

(99) 小林寛「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（2・完）」長崎大学総合環境研究 13 巻 1 号（2010 年）1, 7 頁参照。

(c) 責任制限の阻却

責任制限は、船舶所有者が「意図をもって又は無謀にかつ汚染損害の生ずるおそれがあることを認識して行った自己の行為」については認められない(92 CLC 第5条2項)。

無謀な行為を基準とする阻却規定(breaking clause)は、1955年の1929年国際運送規則統一ワルソー条約改正ハーグ議定書⁽¹⁰⁰⁾第13条(改正条約第23条)を嚆矢として、1968年の船荷証券統一条約改正議定書⁽¹⁰¹⁾第2条(改正条約第4条5項e号)、1974年の海上旅客・手荷物運送アテネ条約⁽¹⁰²⁾第13条1項、そして、1976年の海事債権責任制限条約(76 LLMC)⁽¹⁰³⁾第4条で採用されていたものである。

76 LLMCは、その前身というべき1957年の海上航行船舶所有者責任制限条約⁽¹⁰⁴⁾の第1条1項が阻却事由としていた「所有者自身の過失(actual fault or privity)」を、「無謀な行為」に置き換えたのである。この変更は、過失の判断が困難であることが紛争の長期化の一因となっていたこと、注意義務が高度になり、過失が認定されやすくなってきたこと、および、限度額の引上げは責任制限阻却の厳格化と不可分であることを理由として採用されたといわれる⁽¹⁰⁵⁾。この変更によって、制限が阻却される場合は「かなり狭められた」と考えられている⁽¹⁰⁶⁾。このことは、92 CLCにも当てはまる。

(100) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Sep. 28, 1955.

(101) Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Signed at Brussels on 25 August 1924, Feb. 23, 1968, 1412 U.N.T.S. 128.

(102) Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Dec. 13, 1974, 1463 U.N.T.S. 20.

(103) Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, Nov. 19, 1976, 1456 U.N.T.S. 222. 日本は、1982年に加入手続を完了し、条約発効前の1984年に、条約に対応するために船主責任制限法を改正した。

(104) International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, Oct. 10, 1957, 1412 U.N.T.S. 81. 1975年の船主責任制限法で国内実施された。

(105) 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』(1989年)114頁参照。

(106) 同書116頁参照。

「所有者自身の過失」はもともと英米法概念であり、本人の軽過失を含むが、所有者の被用者または代理人の過失を含まないという特徴をもっていた⁽¹⁰⁷⁾。同様に、「無謀な行為」という概念も英米法に由来する。それは、重過失を超えて「積極的に加害の意図をもち、計画的に海上事故を招致する…異常な行為」を意味するともいわれる⁽¹⁰⁸⁾。それゆえ、「責任制限はほとんどの場合に阻却されない (unbreakable)」⁽¹⁰⁹⁾といわれる。

この概念は日本法に類がないものである。しかし、1982年改正前船主責任制限法第3条1項が阻却事由を「船舶所有者等にある自己の故意または過失によるものであるとき、船長等にある自己の故意によるものであるとき」としていたのに対して、76 LLMC を実施する改正後第3条3項は、「船舶所有者…または被用者等は、…自己の故意により、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って生じた」ときとしている。また、最近、裁判所も、水先人の免責が阻却される重過失との関係で、「無謀な行為」という概念に言及している⁽¹¹⁰⁾。この「無謀な行為」という概念は、母法である英米法も参考にしながら、92 CLC や 76 LLMC などと整合的に解釈されるべきものであると考えられる。

阻却事由の存否は主体ごとに判断される。それゆえ、船舶所有者の制限の可否は、被用者——船長などに加えて、水先人および船内荷役業者 (stevedore) を含むと考えられる⁽¹¹¹⁾——に当該事由が存在することによって影響されない⁽¹¹²⁾。すなわち、船舶所有者の代表権をもつ業務執行

(107) 時岡泰他『逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法』(1979年) 48-49頁参照(時岡執筆)。この概念は「明確ではない」ものの、IOPC基金による補償もありうることから、その内容が争点となることはあまりなかったといわれる。同書 356頁参照(谷川久執筆)。

(108) 重田晴生「船主責任制限制度」落合誠一、江頭憲治郎編『海法大系』(2003年) 29, 67-69頁参照。

(109) Peter Wetterstein, *Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents*, *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 46 (2004), pp. 229, 243.

(110) 大阪高判 2016年10月14日参照。三好登志行、藤本昌志「水先標準約款 21条3項『重大な過失』の意義について」海事法研究会誌 235号 (2017年) 2, 6, 9頁も参照。

(111) 重田前掲論文(注108) 36頁参照。

(112) 稲葉、寺田前掲書(注105) 115頁参照。

者または当該企業で対象船舶の運航に関する最高責任者とされていた者、すなわち、海上人命安全条約（SOLAS）⁽¹¹³⁾が第 IX 章に位置づける国際安全管理規則（ISM コード）⁽¹¹⁴⁾の下で任命される船舶運航管理者（designated person）、いずれかに当該事由が存在する場合以外は、責任は制限されると考えられる⁽¹¹⁵⁾。

なお、フランス破棄院は、エリカ事故について、刑事裁判において、船級協会の「無謀」を認定し、民事責任の制限とかかわりなく、有罪であるとしている⁽¹¹⁶⁾。

(d) 国際基金

IOPC 基金は、船舶所有者の責任制限によって（その利用する保険会社から）賠償されなくなる被害を、荷主である石油会社の拠出によって補償する制度である。

69 CLC と同年、71 Fund の採択に先立って、CLC 非当事国における油濁について、船舶所有者がタンカーの大きさに応じて補償を拠出する油濁責任油送船船主間自主協定（TOVALOP）が実施されている⁽¹¹⁷⁾。また、71 Fund の採択と同年、71 Fund 非当事国における油濁について、荷主で

(113) International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Nov. 1, 1974, 1184 U.N.T.S. 278. SOLAS はこれまで 30 回以上改正されており、1978 年と 1988 年には議定書も締結されている。

(114) International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention. 現行コードは 1993 年に採用され、最近の改正が 2015 年に発効したものである。なお、SOLAS 第 XI-2 章の下で国際船舶港湾施設保安規則（ISPS コード）（International Ship and Port Facility Security Code）も採択されている。このコードは、法的拘束力をもつ A 部とそれをもたない B 部で構成されている。しかし、米国は、B 部を強制的規則であるかのように執行していると指摘されている。See Cartner et al., *supra* note 42, p. 106.

(115) See Pumin Rong, Liability in Criminal and Private Law Regarding Maritime Safety, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 48 (2017), pp. 53, 81.

(116) See Jan De Bruyne, Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 45 (2014), pp. 181, 209-213.

(117) TOVALOP は Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution の略称である。

ある石油会社が前年の受取量に応じて拠出する油濁タンカー責任暫定補足自主協定（CRISTAL）も実施されている⁽¹¹⁸⁾。これらの自主協定は1997年2月20日をもって終了した。

IOPC基金は、船舶所有者の負担を軽減しながら、荷主に負担を課し、その負担を加重してきたとする、荷主からの批判が存在してきた。そこで、69 CLC 第5条2項の規定を復活させ、責任制限阻却事由を緩和するべきであるとする提言が存在する⁽¹¹⁹⁾。また、船舶所有者にIOPC基金への拠出を義務づけるべきであるとする主張も存在する。

このような状況で、船舶所有者は、国際船主責任相互保険（国際P&I保険）団体に加盟する保険会社と保険契約を締結すると自動的に参加することになる小型タンカー油濁補償自主協定（STOPIA 2006）——2005年に、2003 Fund 当事国における油濁損害を対象として実施され、翌2006年、92 Fund 当事国における油濁損害も対象とするために改正された——、および、タンカー油濁補償自主協定（TOPIA 2006）を実施している⁽¹²⁰⁾。STOPIAは、92 Fundが補償した金額の一部を償還し、TOPIAは、2003 Fundが補償した金額の50%を償還するものとされている。もっとも、現在まで、STOPIA 2006が関与した事故は1件のみであり、TOPIA 2006が関与した事故は知られていない。両者は、2017年に補償額の上限を引き上げるために改正されている⁽¹²¹⁾。

(e) 裁判権

92 CLC 第9条1項および同項を準用する92 Fund 第7条1項は、債権

(118) CRISTAL は Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution の略称である。一般に、谷川久「国際油濁損害補償制度の20年」成蹊法学28号（1988年）41, 43, 66頁参照。

(119) See Wetterstein, *supra* note 109, p. 249.

(120) STOPIA は Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement、TOPIA は Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement の略称である。一般に、吉本昌由「タンカー船主による民間協定 STOPIA、TOPIA について」海保大研究報告法文学系51巻1号（2006年）74頁参照。

(121) 日本船主責任相互保険組合「2006年 STOPIA 協定（2017年改正）および2006年 TOPIA 協定（2017年改正）について」（2017年）1頁、available at <https://www.piclub.or.jp/wp-content/uploads/2017/02/10481.pdf>（両協定の正文と日本語訳を添付する）。

を発生させた行動地、結果発生地——行動地と結果発生地が異なる不法行為は隔地的不法行為と呼ばれる⁽¹²²⁾——、防止措置の執行地、船舶所有者等の国籍国などが異なる場合には、裁判権は結果発生地および防止措置の執行地に専属するとする。

(f) 外国判決の承認・執行

92 CLC 第 10 条は、同第 9 条の下で専属管轄権をもつ国の裁判所の確定判決を承認・執行するものとしている。同条を実施する船舶油濁損害賠償保障法第 12 条 1 項も、条約の下で管轄権をもつ外国裁判所の確定判決を承認するものとしている。

(3) 一般船舶等油濁損害

一般船舶等油濁損害については、2001 年の燃料油汚染損害民事責任条約 (2001 BC)⁽¹²³⁾が存在する。

(a) 責任の主体

2001 BC は、「船舶所有者」に責任を集中させたうえで (第 3 条 1 項)、「船舶所有者」の間では連帯責任としている (同 2 項)。ここで、2001 BC 第 1 条 3 項は、「船舶所有者」の定義を 92 CLC と異にする。すなわち、「船舶所有者 (登録船主を含む)」に加えて「賃借人、管理人及び運航者」を明文で含めるのである。2001 BC の加入を見据えて改正された船舶油濁損害賠償保障法も、一般的には第 2 条 12 号で、「船舶所有者等」を「船舶所有者及び船舶賃借人」と定義しつつ、一般船舶等油濁損害に関する規定については第 39 条 1 項で、「船舶所有者等」に「船舶の管理人及び運航者を含む」としている。この定義は、一般船舶等油濁損害に適用される 76 LLMC および 96 LLMC の第 1 条 2 項と整合的なものである。

これに対して、LLMC を国内実施する船主責任制限法第 2 条 2 項は「船舶所有者等」に「船舶賃借人及び傭船者」を含めており、制限の対象者をさらに広く定義している。そもそも、商法第 690 条の下で責任が問題

(122) 一ノ瀬前掲論文 (注 25) 97-98 頁参照。

(123) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, March 23, 2001, バンカー条約 (BUNKER) と通称される。2019 年の船舶油濁損害賠償保障法の改正によって国内実施されている。

となる「船舶所有者」については、「みずから海上活動を行う目的で船舶を航海の用に供する者」として定期傭船者を含むという解釈と⁽¹²⁴⁾、「船舶所有者」以外を明記していないことの反対解釈として、定期傭船者は当該責任を負わないとする解釈が存在してきた⁽¹²⁵⁾。先に述べたように、定期傭船者の責任はその権限の範囲に依存し、第三者に対する責任は原則として負わないものの、定期傭船者が運送人に当たる場合には、荷主に対する責任を負うと考えられる。

(b) 責任の否定と制限

タンカー油濁損害と同じように、一般船舶等油濁損害についても、「戦争、敵対行為、内乱、暴動又は例外的、不可避的かつ不可抗力的な性質をもつ自然現象」に起因する損害については、責任が全体として否定される(2001 BC 第3条3項a号)。

責任が発生する場合に、2001 BC 第6条は、76 LLMC—96 LLMC および 2015 年の簡易改正など将来の改正を含む——の適用を妨げないとする。それゆえ、2001 BC の当事国である国について、責任制限の問題は LLMC に委ねられる。

責任の及ぶ範囲についてはそれ自体問題がある。ワカシオ事故で流出した油は、湿地保全条約(ラムサール条約)⁽¹²⁶⁾の下で国際重要湿地に登録された地域に損害を与えたことから、モーリシャス政府は、環境損害についても、賠償を請求する意向であるといわれる。この点は、先に述べた CLC/Fund の下での基準および OPA 90 の運用が条理を反映するものと考えられる。

(c) 責任制限の阻却

先述したように、一般船舶等油濁損害に適用される 76 LLMC および 96 LLMC は 92 CLC と同様の責任制限阻却規定をもっている。

(124) 中村真澄、箱井崇史『海商法〔第2版〕』(2013年)72-73頁参照。

(125) 海事法研究会編前掲書(注52)90頁参照。

(126) Convention on Wetlands of International Importance Especially as Waterfowl Habitat, Feb. 2, 1971, 996 U.N.T.S. 246.

(d) 国際基金の不在

タンカーの荷主は石油会社に限られていたことから、国際基金を設立する場合の拠出者を同定することが可能であった。それに対して、一般船舶等の荷主は多様であり、基金への拠出者を特定し、拠出金額を設定することは困難であることから、基金は設立されていない。

そこで、1962年の原子力船運航者責任条約⁽¹²⁷⁾第3条2項が国家補償制度を創設するものとしたように、一般船舶等油濁損害についての国家補償制度を創設することが提言されている⁽¹²⁸⁾。しかし、同条約は未発効であり、国家補償制度を創設することなく運航者の責任を免除する1971年の同名の条約⁽¹²⁹⁾は1962年条約の効力を否定している(第4条)。タンカー油濁損害の補償が関係企業の拠出によることに照らしても、一般船舶等油濁損害について荷主ではなく公費で補償をおこなう制度が受け入れられる見込みはない。

(e) 裁判権

2001 BC 第9条1項は、92 CLCと同様に、裁判権は結果発生地および防止措置の執行地に専属するとする。そして、2001 BCが責任制限の問題を送致するLLMCは、第11条1項で、制限対象債権に関する請求がなされる当事国の裁判所に、申立人が基金を形成することができるとして、対象債権と責任制限に関する裁判権を同一の国が行使することを規定する⁽¹³⁰⁾。

なお、責任制限準拠法について、かつては旗国法によるとする学説が有

(127) Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, May 24, 1962, available at <https://leap.unep.org/sites/default/files/treaty/TRE-000585.doc>.

(128) 十代田勇平「原子力船による原子力損害の賠償責任に関する条約の草案について」海事研究51号(1962年)12, 18頁参照。同条約第10条1項は、運航許可国および損害発生国が賠償請求に関する裁判権をもつものとしている。同論文19-20頁参照。同第1条2号は「運航許可国」を「その旗の下で原子力船を運航するかまたは運航することを許可した国」すなわち旗国と定義している。船舶所有者等の国籍国の裁判権が否定されていることは、ワカシオ事故を含めて、油濁に関する裁判権の所在にも一定の示唆を与える。

(129) Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, Dec.17, 1971, 974 U.N.T.S 256.

(130) 箱井編前掲書(注93)379-380頁参照(雨宮正啓執筆)。

力であった。ナホトカ事故の際には、結果発生地である日本は69 CLC および92 CLC の当事国、旗国ロシアは69 CLC のみの当事国であるという状況で、日本の裁判所は旗国法である69 CLC を適用した⁽¹³¹⁾。しかし、現在では申立人が権利の実現を図る法廷地の法によるとする学説が有力である⁽¹³²⁾。

ワカシオ事故のとき、日本が2001 BC の当事国であったならば、油濁に関する裁判権は結果発生地であるモーリシャス（2001 BC および76 LLMC の当事国）に専属することになり、日本（76 LLMC と96 LLMC の当事国）は裁判権をもたないことになる。そして、モーリシャスの裁判所は、請求された債権が制限債権に該当するかどうかを債権準拠法に則って判断し、該当する場合には、責任制限準拠法によって制限の内容を確定することになると考えられる（異則主義）⁽¹³³⁾。一般に、国内法の責任制限制度の下では、公序の観点から制限を阻却することが可能であるが⁽¹³⁴⁾、LLMC 当事国は、LLMC の規定する阻却事由に該当する場合にのみ制限を阻却することができる。

しかし、日本が2001 BC の当事国となったのは事故の約2か月後の10月1日であり、2001 BC は日本に適用されない状況であった。この場合には、モーリシャスは不法行為地として裁判権をもつが⁽¹³⁵⁾、日本も被告所在地として裁判権をもつ可能性がある。というのも、民事訴訟法第3条の2第3項は、被告の「主たる事務所又は営業所が日本国内にあるとき」に日本が裁判権を行使しうるものとしており、それを制限する条約が存在し

(131) 常木前掲論文（注85）37頁参照。

(132) 松田忠大『船舶衝突責任法の課題と展開』（2014年）213-216頁参照。

(133) 櫻田嘉章、道垣内正人編『注釈国際私法第1巻——第1部法の適用に関する通則法1条～23条』（2011年）626-627頁参照（増田史子執筆）。

(134) 谷川久「公海上における船舶衝突の準拠法等」ジュリスト1113号（1997年）272, 274頁参照。なお、法の適用に関する通則法は、この点について特段の規定を設けず、解釈に委ねている。小出邦夫編『逐条・解説 法の適用に関する通則法〔増補版〕』（2015年）428-429頁参照。

(135) 不法行為地に裁判権が認められることに争いはない。佐野寛「不法行為地の管轄権」高桑昭、道垣内正人編『新裁判実務大系3——国際民事訴訟法（財産法関係）』（2002年）91頁参照。船主責任制限法第9条2号にいう「事故発生地」に結果発生地を含めない理由は存在しない。平塚真「海事裁判管轄」落合誠一、江頭憲治郎編『海法大系』（2003年）623, 642頁参照。

ないことになるからである。

ワカシオ事故については、責任限度額が 76 LLMC の下では約 19 億円、96 LLMC の下では約 69 億円になるといわれており、日本の裁判所が 96 LLMC を適用する可能性があることに鑑みて、請求者がいわゆる法廷漁り (forum shopping)⁽¹³⁶⁾ によって、日本で提訴する可能性がある⁽¹³⁷⁾。

法廷漁りは、国際法の下で裁判権をもつ法廷のみが対象となることから、その対象は「かなり限定される」⁽¹³⁸⁾といわれる。たしかに、本件では、船舶所有者を被告とする訴訟は、その主たる事務所等が日本国内にないという理由で裁判権が否定されると考えられる⁽¹³⁹⁾。しかし、管理船主を被告とする場合には、この理由で裁判権が否定されることはない。また、船舶所有者はペーパーカンパニーであるとして法人格の否認が主張され、その親会社を被告として訴訟が提起される可能性もある。この場合にも、日本の裁判権が肯定される可能性がある⁽¹⁴⁰⁾。

実際に、便宜置籍船については、実質的船舶所有者の営業本拠地の裁判所が裁判権を行使することがある⁽¹⁴¹⁾。タンカー油濁損害の例であるが、アモコ＝カディス事故の際に、CLC 当事国であるフランスは、リベリアの船舶所有者の親会社である米国企業に対する請求を CLC 非当事国である米国で提起した。連邦地方裁判所は、船舶所有者は親会社の「包括的所
有に帰する子会社であり下部組織である (subsidiaries and instrumentalities)」こと、および、親会社がそのような外形の管理を船舶所有者に及ぼし、アモコ＝カディスがその所有物であるかのように取り扱っていたこ

(136) なお、便宜置籍する場所について“flag shopping”がおこなわれているとする指摘もある。See Cartner et al., *supra* note 42, p. 62.

(137) 小林寛「モーリシャス沖貨物船座礁油濁事故と法的責任」法学教室 483 号 (2020 年) 65, 68 頁参照。

(138) 高桑昭「公法上での船舶衝突、船主責任制限等の準拠法について判断した事例」ジュリスト 1104 号 (1997 年) 192, 194 頁参照。

(139) 民事訴訟法第 5 条 6 号は、「船舶所有者その他船舶を利用する者に対する船舶又は航海に関する訴え」は「船舶の船籍の所在地」を管轄する裁判所に提起できるとする。

(140) 船舶衝突について子会社の法人格が否認された例として、東京地判 2001 年 9 月 28 日、判タ 1140 号 227 頁参照。

(141) 谷川久「旗国法の基礎の変化と海事国際私法 (1)」成蹊法学 22 号 (1984 年) 1, 6 頁参照。

とを理由に、親会社の責任を認定した⁽¹⁴²⁾。このような実行に対しては、CLCが船舶所有者に責任を集中させているのは、付保の重複を回避し、そのコストを抑制するためであるとして、CLC当事国がCLC非当事国において船舶所有者の親会社の責任を追及することは当該目的と抵触するという批判もある⁽¹⁴³⁾。

管理船主または船舶所有者の親会社を被告とする訴訟について日本が裁判権をもつとすると、モーリシャスの裁判権と競合することになる。その場合には、日本の裁判所が“forum non conveniens”であるとして裁判権の行使を自制することになると考えられる。民事訴訟法第3条の9は、「事案の性質…証拠の所在地その他の事情を考慮して、日本の裁判所が審理及び裁判をすることが当事者間の衡平を害し、又は適正かつ迅速な審理の実現を妨げることとなる特別の事情がある」場合には、訴訟を却下することができる⁽¹⁴⁴⁾とするのである⁽¹⁴⁴⁾。

たしかに、同条の適用に対して、「特段の事情」の肥大化が予見可能性を損なうとする批判も存在する⁽¹⁴⁵⁾。しかし、「特段の事情」を限定的に解釈するべきであるとしても、本件では、4つの「特別の事情」が存在し、同条の適用が正当化されると考えられる。すなわち、(i) 結果発生地であり、証拠が集中しているモーリシャスの裁判権を尊重すべきであること、(ii) 債権者の大多数が常居所とするモーリシャスで債務者が基金を形成し、配当を執行することが合理的であること、(iii) 2001 BCの下で裁判権が専属するモーリシャスの裁判権を尊重することは、2001 BCへの加入手続を完了し、条約法条約⁽¹⁴⁶⁾第18条の下で、その趣旨および目的を

(142) See The “Amoco Cadiz,” 699 F.2d 909 (1983). 村瀬信也「海洋環境の保護および保全」海洋法・海事法判例研究3号(1992年)133, 143, 148頁参照。

(143) 齋藤功高「海洋油濁事故と民事責任——アモコ・カジス号事件を通して」明治大学大学院紀要25集(1)(1988年)129, 140頁参照。

(144) この規定は判例法を法典化したものである。「特段の事情」を理由として、日本による裁判権の行使を否定した初めての最高裁判決として、最判1997年11月11日、民集51巻10号4055頁。なお、公海における衝突に関して「特段の事情」を検討した判決として、仙台高判2011年9月22日、判タ1367号240頁参照。同判決に対する批判として、松田前掲書(注132)237-238頁参照。

(145) 道垣内正人「国際裁判管轄」高桑昭、道垣内正人編『新裁判実務大系3——国際民事訴訟法(財産法関係)』(2002年)40, 42-43, 46-49頁参照。

失わせない義務を負っている日本が 2001 BC を尊重することになること、(iv) 2001 BC の裁判権に関する規定は条理を反映していると考えられることである。日本の裁判所がこの判決を下すまで、被告は二重に訴訟費用を支弁せざるをえない⁽¹⁴⁷⁾。

(f) 外国判決の承認・執行

モーリシャスの裁判所が判決を下した場合には、日本がそれを承認し、執行するかどうか問題となる。92 CLC 第 10 条と同様に、2001 BC 第 10 条は同第 9 条の下で専属管轄権をもつ国の裁判所の確定判決を承認・執行するものとしている。

日本は 2001 BC の署名国として、その趣旨および目的を失わせない義務を負っていることから、判決を承認・執行する義務を負うとする見解がある⁽¹⁴⁸⁾。たしかに、2001 BC の前文は、「責任についての問題を解決し…適正な賠償を行うことについての統一的な国際的規則及び手続を採用する」という趣旨を掲げている。それゆえ、2001 BC の規定する統一的規則を考慮することは要請される。しかし、批准しなくても条約規定の遵守義務を負うという解釈は、条約文を確定する署名と条約の拘束力を受け入れる批准が区別されている意義を失わせる。判決の執行はそれを言い渡した国においておこなうことが原則であり、それが不可能な場合には、条約当事国いずれかにおいておこなうべきものである。それゆえ、2001 BC 第 10 条は、それを履行しなければ責任についての問題を解決できなくなるような原則的規定ではない。日本について発効するまでは、判決を承認・執行するかどうかは民事訴訟法第 118 条によるべきであり、日本の公序に反する判決の承認・執行を拒否することは許容されると考えられる。

(4) 油濁以外の損害に対する企業の民事責任

ナホトカ事故の際には、干潟に漂着した油を除去するために人が入り込

(146) Vienna Convention on the Law of Treaties, May 23, 1969, 1155 U.N.T.S. 331.

(147) 星前掲論文(注 46) 24-25 頁参照。

(148) 藤井麻衣、樋口恵佳「モーリシャスにおける貨物船からの油流出事故の法的側面——船舶由来海洋汚染の防止と損害賠償・補償の観点から」OPRI Perspectives 11 号(2020 年) 1, 12-13 頁参照。

む際に、油を踏み土中に油を押し込むと、数十年間植物が生えなくなるので、海浜への影響を抑えながら作業したといわれる⁽¹⁴⁹⁾。ワカシオ事故の際には、油濁以外に、座礁した船体や、オイルフェンスを設置するため海中に固定されたロープなどによって二次的にサンゴが破壊されたといわれる⁽¹⁵⁰⁾。この損害はLLMC第2条1項a号や船主責任制限法第3条1項1号で列挙されている制限債権に当たり、責任制限が問題となる。

難破物（船骸）除去に関する債権は、LLMC第2条1項d号で制限対象債権とされている。それゆえ、モーリシャスでは、この債権も制限される。

なお、日本は、同号および同項f号を留保し、制限債権を限定列挙している船主責任制限法第3条1項は当該債権に対する責任制限を否定している⁽¹⁵¹⁾。難破物の除去も責任制限の対象にするべきであるという主張もあるものの⁽¹⁵²⁾、難破物は、本来、船舶所有者等が撤去すべきものであり、その代わりに撤去した第三者に費用債務を負うことになった船舶所有者等の責任が制限されることは衡平に反すると考えられるのである⁽¹⁵³⁾。

難破物除去については、ナイロビ条約が存在する。同条約の第10条は、1項で、原則として、船舶所有者が除去の義務を負うものとしつつ、2項で、76 LLMC等の適用を除外しないとしている⁽¹⁵⁴⁾。日本はワカシオ事故の後の10月1日に当事国となり、モーリシャスは当事国となっていない。日本は、2004年の改正船舶油濁損害賠償保障法で、同条約の内容を実質

(149) 木本前掲論文（注63）25頁参照。敷田麻美、加藤史訓「油流出事故の環境影響および対策——ナホトカ号油流出事故の教訓」海洋開発論文集19号（2003年）31, 33頁も参照。

(150) 羽井佐幸宏、堀野上貴章「モーリシャス油流出事故による生態系影響の評価とモニタリングに関する国際緊急援助隊専門家チームの活動について」環境情報科学49巻4号（2021年）60, 61頁参照（日本の援助隊はモーリシャス政府に、不必要なオイルフェンスの早期撤去を助言したとする）。

(151) 稲葉、寺田前掲書（注105）95-96頁参照。

(152) 星前掲論文（注46）28頁参照。

(153) 時岡他前掲書（注107）45-46頁参照（時岡執筆）。

(154) 同条約とそれを国内実施する2020年の改正船舶油濁損害賠償法に関する手引として、日本海難防止協会「座礁船対応ハンドブック——座礁船を放置させないために〔令和2年10月版〕」（2020年）参照。例えば、外国政府に外交ルートで撤去を要請することが解決を可能にした例もあるとする。同書15頁参照。

的に先行実施し、同条約の当事国となった日に、同条約を完全に国内実施する 2019 年改正船舶油濁損害賠償保障法を施行した。

(5) 刑事責任

UNCLOS 第 27 条 1 項は、領海を通航している外国船舶における犯罪について、「犯罪の結果が当該沿岸国に及ぶ場合」および「犯罪が当該沿岸国の安寧または領海の秩序を乱す性質のものである場合」には、沿岸国が裁判権を行使しうるとしている。領海を汚染する犯罪はこの類型に含まれる。この犯罪について、船舶所有者である企業の責任を追及する場合には、罰金刑が科されることになる⁽¹⁵⁵⁾。例えば、1989 年のエクソン＝バルディーズの座礁については、1991 年 3 月の司法取引で、エクソン——本来荷主であるが、船舶所有者の親会社に当たることから、責任を負うとされた——は罰金として 1.25 億ドルを支払うことを受け入れている⁽¹⁵⁶⁾。

(6) 社会的責任

賠償／補償と別に、CSR も問題となる。この観点から、例えば、ワカシオの定期傭船者は、リーファー（冷凍）コンテナをモーリシャスの漁業従事者に寄贈するとともに、自然環境回復基金設立等に約 10 億円を拠出している⁽¹⁵⁷⁾。

おわりに

船舶所有者等の責任制限制度は、「海運は、平時において国民経済の発

(155) 油濁損害に関して船舶所有者等に刑事罰を科す根拠法として、米国では 11 の連邦制定法が挙げられている。See Michael G. Chalos & Wayne A. Parker, The Criminalization of Maritime Accidents and MARPOL Violations in the United States, *University of San Francisco Maritime Law Journal*, Vol. 23 (2010), pp. 206, 211-221.

(156) 井口俊明「タンカー座礁・海洋汚染事故に学ぶ、法と技術と保険——エクソン・バルディーズ号油濁事故について」日本機械学会 2004 年度年次大会講演資料集 (8) (2004 年) 495, 496 頁参照。

(157) 商船三井「WAKASHIO 号事故に関するモーリシャスの環境回復・地域貢献に向けた当社の取り組みについて——モーリシャスと共に」、available at <https://www.mol.co.jp/pr/2020/20057.html>. なお、CSR については、国際標準化機構 (ISO) が ISO26000 を発行している。

展と密接な関係を有し、戦時においては国防軍事上の重要な任務を負うものであるから、海運業の発展・助成を図るためには、まず活動主体（企業主体）の責任を制限して…保護しなければならない」ことを根拠とする、「最も海商法らしい特殊的制度の1つである」といわれている⁽¹⁵⁸⁾。最高裁も、平時の問題として、「海運業が多額の資本を投下した船舶の運航という危険性の大きい企業であることにかんがみ、その適正な運営と発展のために必要である」として、船主責任制限法が被害者の財産権を侵害するとする主張を退けている⁽¹⁵⁹⁾。他方で、戦時の問題としては、1949年のジュネーブ第3条約（捕虜待遇条約）⁽¹⁶⁰⁾第4条A項5号が捕虜資格を「商船の船員」に認めており、「国防軍事上の重要な任務を負う」ことを示唆している⁽¹⁶¹⁾。

たしかに、責任制限制度は、海洋環境の保護など他の公益と衡量して設計・運用されるべきものである。例えば、北極海の利用が進むことによって、氷海としての特殊性をもつそこでの油濁の問題も重大な問題として認識されるようになって考えられる⁽¹⁶²⁾。しかし、責任制限制度の存在意義は現在でも失われておらず、関係国や関係企業のGSRおよびCSRに補完されつつ、その適切な運用が引き続き要請されている。

(158) 中村、箱井前掲書（注124）90-91頁参照。重田前掲論文（注108）75頁も参照。

(159) 最決1980年11月5日、民集34巻6号765頁。

(160) Geneva Convention [III] Relative to the Treatment of Prisoners of War, Aug. 12, 1949, 75 U.N.T.S. 136.

(161) 田中忠「海戦法規の話——イラン・イラク問題を考える」船長実務叢書79号（1986年）8, 15頁参照。

(162) 油濁と関わる氷海の特異性について、海洋政策研究財団「平成25年度北極海航路の持続的な利用に向けた環境保全に関する調査研究報告書」（2014年）11, 55-61頁参照。

船舶による油濁損害と国家・企業の責任

付録——油濁関連の主要条約⁽¹⁶³⁾・自主協定・国内法・事故（発生地）⁽¹⁶⁴⁾

- 1933 船舶安全法
- 1947 船員法・海難審判法
- 1949 海上運送法・水先法
- 1951 船舶職員及び小型船舶操縦者法
- 1952 内航海運業法
- 1954 油海水汚濁防止条約（54 OILPOL）
- 1957 航海船所有者責任制限条約（1968.05.31 発効）⁽¹⁶⁵⁾
 - 1957 国際海上物品運送法
 - 1965.05.23 Heim Vard 棧橋衝突（室蘭）
 - 1967 船舶油海水汚濁防止法
 - 1967.03.18 Torry Canyon 座礁（公海）
- 1969 油汚染事故公海上措置条約（介入権条約、1975.05.06 発効）
- 1969 油汚染損害民事責任条約（69 CLC、1975.06.19 発効）
 - 1969 油濁責任油送船船主間自主協定（TOVALOP）
 - 1970 海洋汚染防止法（船舶油海水汚濁防止法改名）
- 1971 油汚染損害補償国際基金設立条約（71 Fund、78.10.16 発効、2002.05.24 終了）
 - 1971.11.30 Juliana 座礁（新潟）

(163) 1967年までの条約の多くは、1897年に設立された非政府組織「万国海法会（CMI）」が起草したものであり、ブリュッセル条約と総称される。1968年以降は、1958年に設立された政府間海事協議機関（IMCO）——1982年にIMOへと改名された——の下で締結されたIMO条約、国連貿易開発会議（UNCTAD）の下で締結された条約——例えば、国連船舶登録条約——および国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）の下で締結された条約——例えば、1991年の国連ターミナルオペレータ責任条約（United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, Apr. 19, 1991）——が増加している。ブリュッセル条約等の一覧として、小林登『新海商法』（2021年）24-29頁参照。なお、下線を付した条約は失効している。

(164) 日本に関わる「重大な海難」（海難審判法施行規則第5条）の一覧として、<https://www.milt.go.jp/jmat/monoshiri/judai/judai.htm>。海難審判の裁決は海難審判・船舶事故調査協会が刊行する『海難審判所裁決録』に記載されている。

(165) International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, Oct. 10, 1957, 1412 U.N.T.S. 81. Cf. Protocol Amending the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, Dec. 21, 1979, 1412 U.N.T.S. 115 (1984.10.06 発効).

- 1972.12.19 Sea Star/Horta Barbosa 衝突 (オマーン)
- 1973 船舶汚染防止条約 (73 MARPOL)
- 1973 油以外汚染事故公海上措置条約 (1983.03.30 発効)⁽¹⁶⁶⁾
- 1973 運輸安全委員会設置法
- 1974 海上人命安全条約 (SOLAS 1974、1980.05.25 発効)
- 1974 沖合汚染責任自主協定 (OPOL)⁽¹⁶⁷⁾
- 1974.11.09 第拾雄洋丸/Pacific Ares 衝突 (浦賀)⁽¹⁶⁸⁾
- 1975 船主責任制限法
- 1975 油濁等損害賠償保障法
- 1975.01.06 祥和丸座礁 (マラッカ海峡)
- 1976 海事債権責任制限条約 (76 LLMC、1986.12.01 発効)
- 1976.05.12 Urquiola 座礁 (スペイン)
- 1977.02.23 Hawaiian Patriot 破損 (公海)
- 1978 船舶汚染防止条約 1978 年議定書 (73/78 MARPOL、1983.10.02 発効)
- 1978 船員訓練資格証明当直基準条約⁽¹⁶⁹⁾ (78 STCW、1984.04.28 発効)
- 1978.03.16 Amoco Cadiz 座礁 (フランス)
- 1979.02.27 Antonio Gramsci 座礁 (ソ連)
- 1979.07.19 Atlantic Empress/Aegean Captain 衝突 (トリニダード・トバゴ)
- 1979.11.15 Independenta/Evrialy 衝突 (ボスボラス海峡)
- 1980.02.23 Irenes Serenade 座礁 (ギリシア)
- 1980.03.10 Tanio 破損 (フランス)
- 1983.08.06 Castillo de Bellver 火災 (南アフリカ EEZ)
- 1986 船舶登録条約 (未発効)
- 1988.11.10 Odyssey 破損 (公海)
- 1989.03.24 Exxon Valdez 座礁 (アラスカ)

(166) Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances Other than Oil, 1973, 1313 U.N.T.S. 4.

(167) Offshore Pollution Liability Agreement. 北海における海底油田開発に起因する汚染に備える操業者間の協定である。一般に、小塚莊一郎、梅村悠「洋上資源開発における海洋環境の保全——Montara 油井事故と Deepwater Horizon 号事故を教訓とした立法提案」新世代法政策学研究 18 号 (2012 年) 1, 10-11 頁参照。

(168) 高等海難審判庁審判 1976 年 5 月 20 日、<https://maia.or.jp/wp-content/uploads/pdf/accidents/%E3%89%98shouwa%20tyuu%20kouki.pdf>.

(169) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, July 7, 1978, 1361 U.N.T.S. 190. 1995 年と 2010 年に大改正がおこなわれている。Cf. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), July 7, 1995 (2012.09.29 発効)。

船舶による油濁損害と国家・企業の責任

- 1990 油汚染準備対応協力条約 (90 OPRC、1995.05.13 発効)
1990.01.26 Maritime Gardenia 座礁 (京都)
1990.06.05 Mega Bolg 火災 (テキサス EEZ)
1991.04.10 Agip Abruzzo 衝突 (イタリア)
1991.04.11 Heaven 破損 (イタリア)
1991.05.28 ABT Summer 火災 (公海)
1991.07.21 Kirki 火災 (オーストラリア)
- 1992 油汚染損害民事責任条約 1992 年議定書 (92 CLC、1996.05.30 発効)
- 1992 油汚染損害補償国際基金設立条約 1992 年議定書 (92 Fund、1996.05.30 発効)
1992.09.20 Nagasaki Spirit/Ocean Blessing 衝突 (マラッカ海峡)
1992.12.03 Aegean Sea 座礁 (スペイン)
1993.01.05 Braer 座礁 (イギリス)
1993.01.21 Maersk Navigator/Sanko Honour 衝突 (インドネシア)
1993.05.31 泰光丸/第3健翔丸衝突 (福島)
1994.03.13 Nassia 衝突 (ボスポラス海峡)
1994.03.31 Seki/Vinuna 衝突 (UAE)
1994.10.17 豊孝丸/第5照宝丸衝突
1995.07.23 Sea Prince 座礁 (座礁)
- 1996 危険・有害物質海上運送関連損害責任賠償条約 (96 HNS)
- 1996 海事債権責任制限条約 1996 年議定書 (96 LLMC、2004.05.13 発効)
1996.02.15 Sea Empress 座礁 (イギリス)
1996.11.28 東友座礁 (北海道)
1997.01.02 Nakhodka 破損 (隠岐・EEZ)
1997.02.28 BT Nissos Amorgos 座礁 (ベネズエラ)
1997.04.03 Osung No. 3 座礁 (韓国)⁽¹⁷⁰⁾
1997.07.02 Diamond Grace 座礁 (横浜)
1997.10.15 Evoikos/Orapin Global 衝突 (シンガポール海峡)
1998.01.06 Pontoon 300 沈没 (UAE)
1999.11.23 豊晴丸/Copilico 衝突 (徳山)
1999.12.12 Erika 破損 (フランス EEZ)
- 2000 危険・有害物質汚染事件準備対応協力 (OPRC-HNS) 議定書 (2007.06.14 発効)
2000.01.24 N/A⁽¹⁷¹⁾
2000.10.03 Natuna Sea 座礁 (インドネシア)

(170) この事故に関する長崎地判 2000 年 12 月 6 日、判タ 1101 号 228 頁は、油濁損害賠償法の下で賠償が請求された現在のところ唯一の判決であるといわれる。小林寛『船舶油濁損害賠償・補償責任の構造——海洋汚染防止法との連関』(2017 年) 29, 40 頁参照。

(171) See UAE Oil Tanker Sinks Northwest the Capital, available at <https://www.kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx?language=en&id=1055261#>.

- 2001 燃料油汚染損害民事責任条約 (2001 BC、2008.11.21 発効)
 2002.10.01 Hual Europe 座礁・火災 (伊豆大島)
 2002.10.06 Limburg 爆発 (イエメン)
 2002.11.16 Prestige 座礁 (スペイン)⁽¹⁷²⁾
 (2002.12.05 Chilsong 座礁 (茨城))⁽¹⁷³⁾
- 2003 油汚染損害補償追加基金議定書 (2003 Fund、2005.03.03 発効)
 2003.07.27 Tasman Spirit 座礁 (パキスタン)
 2004 船舶油濁損害賠償保障法 (油濁損害賠償保障法改名)
 2004 海洋汚染等防止法 (海洋汚染防止法改名)
 2005.03 小型タンカー油濁補償協定 (STOPIA)
- 2006 海上労働条約 (MLC 2006、2013.08.20 発効)
 2006.02.20 STOPIA 2006
 2006.02.20 タンカー油濁補償協定 (TOPIA 2006)
- 2007 難破物除去ナイロビ条約 (2015.04.14 発効)
 2007.11.07 Cosco Busan 橋脚衝突 (サンフランシスコ)
 2007.12.07 Hebei Spirit/Samsung 1 衝突 (韓国)
 (2009.08.21 Montara H1 (オーストラリア EEZ))
- 2010 危険・有害物質海上運送関連損害責任賠償条約 (96 HNS) 改正議定書 (2010 HNS、未発効)
 (2010 Deep Water Horizon (施設、米国))
 2011.05.17 CMA CGM Libra 座礁 (中華人民共和国)
 (2013.03 An Feng 8 座礁 (青森))⁽¹⁷⁴⁾
- 2018 商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律
 2018.10.22 Erna Oldendorff 橋梁衝突 (広島)
 2020.08.06 Wakashio 座礁 (モーリシャス)

(172) 技術調査報告書暫定報告書の抜粋邦訳として、海難審判協会「アジア地域における海難調査協力体制の構築に関する調査研究報告書その1」(2008年) 329頁参照。

(173) タンカー以外の船舶にも油濁損害および難破物除去損害について保険加入を義務づけた2004年の船舶油濁損害賠償保障法の契機となった。磯部昇吾「油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律」法令解説資料総覧270号(2004年)58頁参照。

(174) 油濁は発生していないが、海岸保全区域内における船骸撤去を可能にする海岸法改正(2014年)の契機となった。青森県県土整備部河川砂防課「カンボジア船籍貨物船『AN FENG8号(アンファン号)』座礁事故について」、available at https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/586_2020-1.pdf. この事故と2016年5月3日のクレーン台船 Neptune 座礁(兵庫)は、日本がナイロビ条約に加入する契機となった。市川孔久「沈没海難への対応」、available at https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/586_2020-1.pdf.

船舶による油濁損害と国家・企業の責任

2021.03.23 Ever Given 座礁（スエズ運河）

2021.08.11 Crimson Polaris 座礁（青森）