

【学術論文】

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）

小林 寛*

Compensation System for Environmental Damage in Oil Pollution Damage Caused by Vessels (2)

Hiroshi KOBAYASHI

Abstract

Although it has been already pointed out that environmental damage is included in oil pollution damage caused by vessels, the Vessel Oil Pollution Damage Compensation Act in Japan does not expressly provide for that damage. This Article attempts to analyze the scope of compensation for environmental damage in oil pollution damage caused by tank vessels and non-tank vessels respectively. In addition, the Article aims to indicate, as an item to be noted in the case where the concept of environmental damage is expressly introduced, that protection of victims of oil pollution should not be degraded while protecting marine environment. Part 2 of the Article discusses oil pollution damage caused by non-tank vessels, limitation of liability and the Oil Pollution Act in the United States.

Key words: Environmental Damage, Oil Pollution Damage, Non-Tank Vessels, Civil Liability Convention, Fund Convention, OPA.

IV 一般船舶油濁損害における環境損害の賠償制度

1 燃料油に関する国際的油濁賠償制度の創設

前記CLCおよびFCは、貨物としてのばら積みの油のみならず燃料油も対象としているが、対象船舶は通常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¹⁰⁸による汚染損害の賠償については、CLCおよび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、迅速且つ効果的な賠償の確保を目的として、2001年3月にバンカー条約が採択された¹⁰⁹。同条約は2008年11月に発効した。日本は、本稿執筆時に

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、2004年4月に油濁賠償法を改正して¹¹⁰、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た燃料油による油濁損害の賠償制度を規定した(油濁賠償法39条の2以下)¹¹¹。

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、裸傭船者、管理人および運航者(同条約1条3項)¹¹²)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3条1項)、2以上の船舶が関係する事故により生じた合理的に分割できない汚染損害について連帯責任を負う(同条約5条)。免責事由の内容(同条約3条3項および4項)や地理的適用範囲(同条約2条)もCLCと同様である。強制保険の制度も存在する(同条約7条)¹¹³。CLC(92CLC7条8項)の下でもバンカー条約(同条約7条10項)の下でも保険者等に対して直接賠償

*長崎大学環境科学部

受領年月日 2010年5月10日

受理年月日 2010年7月28日

請求ができる。もっとも、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（92CLC5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、1976年海事債権についての責任の制限に関する条約といった国際的制度または国内法に委ねられている（バンカー条約6条）。また、タンカーに係る国際的油濁賠償・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¹¹⁴。

2 バンカー条約の下での燃料油による環境損害

バンカー条約は、船舶から流出し、または排出された燃料油による汚染損害を対象とするものであるが、補償基金の制度は存在せず、タンカー以外の一般船舶からの燃料油による汚染損害には国際油濁補償基金による補償は適用されない。従って、一般船舶油濁損害における環境損害の賠償について、国際油濁補償基金の請求の手引きといった統一基準を直ちに適用することはできないと考えられる。しかしながら、バンカー条約1条9項における汚染損害の定義（「(a)船舶からの燃料油の流出または排出（その場所のいかんを問わない）による汚染によってその船舶の外部において生ずる損失または損害。ただし、環境の悪化について行われる賠償（環境の悪化による利益の喪失に関するものを除く。）は、実際にとられたまたはとられるべき回復のための合理的な措置の費用に係るものに限る。(b)防止措置の費用および防止措置によって生ずる損失または損害」）は、CLC・FCにおける汚染損害の定義とほぼ同一である。環境損害に関する同条項(a)但書の内容は92CLC1条6項(a)但書のそれと同一である。

また、バンカー条約前文において「1982年海洋法に関する国際連合条約194条が、いずれの国も、海洋環境の汚染を防止し縮減し統制するための全ての必要な措置を講じる旨を規定していること」および「同条約235条が、海洋環境の汚染によって生ずるすべての損害に関し迅速かつ適正な賠償を確保するという目的のために、いずれの国も国際法のさらなる発展のために協力する旨を規定していること」が想起されていることを考慮すると、環境損害に係る文言が盛り込まれた趣旨は海洋環境の保護にあり、この点においてCLC・FCと異なるところがあるようには見受けられない。

このことからすると、環境損害の賠償範囲は、CLC・FCと同様であると解釈することができ、そうだとすれば、前記国際油濁補償基金の発行に係

る請求の手引きに規定された統一基準に準じて賠償範囲を決めることも可能と解される。

3 船舶油濁損害賠償保障法

わが国においては、前記のように、2004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（油濁賠償法39条の2以下）。そして、油濁賠償法2条7号の2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わ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。従って、タンカー油濁損害と同様、環境損害が含まれるかどうかについては、明文上明らかではない。また、わが国は、バンカー条約が2001年3月に採択され2008年11月に発効した後も本稿執筆時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明らかではない¹¹⁵。すなわち、わが国の一般船舶油濁損害に係る2004年油濁賠償法改正の背景には、「わが国沿岸では、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い事故が発生していることから、タンカー以外の船舶について、新たに油濁損害の賠償等に係る保障契約の締結を義務づけることにより、被害者保護を充実させる必要」¹¹⁶があったと説明されている。かかる説明に照らすと、同改正がバンカー条約を批准するための国内法整備を意図したものであったかは必ずしも明らかではない。そうすると、一見すると、バンカー条約における前記の汚染損害の定義を前提に、一般船舶油濁損害の中に環境損害が含まれると解釈することは困難なようにも思われる。

しかしながら、タンカー油濁損害には環境損害が含まれる一方、一般船舶油濁損害には環境損害が含まれないと解釈することは、海洋環境の保護の見地から、均衡を失することになる。すなわち、タンカー油濁損害にはタンカーからの燃料油による汚染損害も対象としていることからすると、一般船舶からの燃料油による汚染の場合にだけ環境損害は含まれないと解釈することは妥当性を欠くと考えられる。CLC・FCに加えてバンカー条約が採択され海洋環境に対する損害に係る文言が明示されたという国際法上の動向を踏まえると、海洋環境の保護の見地からは、一般船舶油濁損害にも環境損害が含まれると解釈する必要があると考えられる。油濁賠償法の条文の構造からしても、一般船舶油濁損害の定義規

定は、タンカー油濁損害と同様、イとロに分けて同列に規定されていることから、かかる解釈を行うことも可能である。

よって、一般船舶油濁損害にも、タンカー油濁損害と同内容の環境損害が含まれていると解すべきである¹¹⁷。

V 船舶油濁損害における環境損害に係る責任制限制度

1 船主責任制限制度の設立経緯と制度内容の概略¹¹⁸

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通常であるが、かかる責任を一定程度制限できるという船主責任制限制度が世界的に存在する¹¹⁹。(かかる制度に対する批判も存在するもの)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妨げることにつながるとの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¹²⁰。国際的には、1957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)¹²¹が存在していたが、これに代わり1976年に海事債権についての責任の制限に関する条約(以下「海事債権責任制限条約」という)¹²²が成立し、同条約は1986年12月に発効した¹²³。わが国は、前記トリー・キャニオン号事件を契機に69CLCおよび71FC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1976年に批准し、その国内法としてその前年の1975年に油濁賠償法と共に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)¹²⁴を制定した¹²⁵。また、海事債権責任制限条約については、わが国は、1982年6月にこれを批准したうえで¹²⁶、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1996年議定書(2004年5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¹²⁷、わが国は、2006年5月に同議定書に加入し、その前年の2005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¹²⁸。

船主責任制限法の下では、船舶所有者等¹²⁹もしくは救助者¹³⁰またはその被用者等¹³¹は制限債権¹³²についてその責任を制限することができる(船主責任制限法3条1項および2項)。但し、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3条3項)。

制限債権は大きく人の損害に関する債権¹³³、物の損害に関する債権¹³⁴および旅客の損害に関する債権¹³⁵に分かれる。そして、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¹³⁶)とに分けて規定されている(同法7条)。すなわち、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、100トン未満の木船については33万6000SDRで計算した金額、2000トン以下の船舶については100万SDRで計算した金額、2000トンを超える船舶については100万SDRで計算した金額に、2000トンを超え3万トンまでの部分については1トンにつき400SDRで計算した金額を、3万トンを超え7万トンまでの部分については1トンにつき300SDRで計算した金額を、7万トンを超える部分については1トンにつき200SDRで計算した金額を加えた金額が責任限度額となる(同法7条1項1号)。その他の場合については、それぞれの単位を3倍したうえ同条項1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2号)。後者(同条項2号)の場合、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1号に掲げる金額(100トンに満たない木船については100万SDRで計算した金額)の同条項2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2項)。ただし、後者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2項但書)¹³⁷。責任を制限するために、船舶所有者等は、管轄裁判所(同法9条)に責任制限手続開始の申し立てをすることができ(同法17条)、裁判所の命令により、その定める責任限度額に相当する金銭等を供託して(同法19条)、制限基金を形成する。裁判所による責任制限手続開始の決定後(同法26条)、責任制限手続に参加(同法47条)した制限債権者は、制限基金から支払を受けることができる(同法33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7条5項)。

タンカー油濁損害については、船主責任制限法によらずに、油濁賠償法の中でこれに固有の責任制限

制度が設けられている（油濁賠償法 5 条以下）¹³⁸。他方、一般船舶油濁損害についてはこれに固有の責任制限制度はなく、船主責任制限法に委ねられている（油濁賠償法 39 条の 3）。

2 タンカー油濁損害に係る責任制限制度

タンカー油濁損害については、タンカー所有者は、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損害が発生した場合を除き、タンカーのトン数に応じて、その責任を制限することができる（油濁賠償法 5 条および 6 条）。この責任制限は、当該タンカーごとに、同一の事故から生じた当該タンカーに係るタンカー所有者および保険者等に対するすべての制限債権¹³⁹におよぶ（同法 8 条）。従って、環境損害も、タンカー油濁損害に含まれると解する以上、同法 6 条に従った限度額（最大 8977 万 SDR）の範囲内で責任制限にかかると解される。そのうえで、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こととなる（同法 9 条）。すなわち、タンカー油濁損害に係る各請求権は責任限度額の範囲内でその額に応じて按分比例された額について、制限基金（同法 38 条、船主責任制限法 33 条参照）から支払いを受けることになる。そうすると、環境損害の賠償範囲が広がれば損害額も増大する反面、他の制限債権に係る賠償額は比例的に減額されることになるから、漁業者、観光業者、飲食業者といった油濁事故により損害を被った私人の油濁被害者の保護（油濁賠償法 1 条参照）が後退するおそれがあるということを指摘できよう（もっとも、タンカー油濁損害の場合には、損害が責任限度額を超える場合でも、国際油濁補償基金による補償が可能であるため、一般船舶油濁損害に比して、この懸念は少ない。）。そのため、環境損害がタンカー油濁損害に含まれるとして、その賠償範囲を検討するうえでは、私人たる油濁被害者の保護との均衡を考慮する必要があると考えられる。

3 一般船舶油濁損害に係る責任制限制度

一般船舶油濁損害についてはこれに固有の責任制限制度はなく、船主責任制限法に委ねられている（油濁賠償法 39 条の 3）。そのため、海難事故に伴い一般油濁損害が生じた場合には、同損害に係る債権は当該事故に伴い発生した他の債権と共に責任制限にかかることになる。同損害については、そもそもこれに環境損害が含まれるのかという解釈上の問題点があるが、前記のとおり含まれると解釈した場合でも、環境損害に係る債権が制限債権に該当するのかという別途の問題がある。すなわち、制限債権に該

当しないとすれば、責任制限にかからないこととなるため、責任当事者たる一般船舶所有者等は無制限に環境損害について賠償責任を負うこととなる反面、環境損害に係る債権に対しては制限基金からの弁済はなされないことから問題となる。

前記のとおり、船主責任制限法は、制限債権を人の損害に関する債権、物の損害に関する債権および旅客の損害に関する債権に分けて規定しているところ、環境損害に係る債権が人や旅客の損害に関する債権ではないことは明らかである。物の損害に関する債権には「(有体)物の滅失または損傷による損害に関する債権だけではなく、権利の侵害による損害に関する債権をも含む」¹⁴⁰とされているが、環境損害に係る債権がこれに含まれるのかという問題がある。環境それ自体に対する損害は、物の滅失または損傷による損害でも権利の侵害による損害でもないとして、これに係る債権は制限債権には該当しないようにも思われる。しかしながら、環境損害に係る債権が制限債権に該当しないと解すると、油濁被害者の保護との関係で均衡を失することになる。すなわち、環境損害に係る債権が制限債権ではないとして責任制限にかからないとすると、責任当事者は無制限に環境損害について賠償責任を負うこととなる。他方、漁業者や観光業者といった私人たる油濁被害者の有する債権は制限債権として責任制限にかかる。そうすると、環境損害に係る債権を有するのは国や地方公共団体といった行政主体であることが通常であるとの前提に立てば、環境損害に係る債権を有する行政主体を私人たる油濁被害者よりも不当に利することになり、結果として油濁被害者の保護が後退するおそれがあると考えられる。また、環境損害に係る債権が制限債権に該当しないとすると、制限基金からの弁済がなされないことになるため海洋環境の保護に悖ることになりかねない。よって、環境損害に係る債権も他の債権と同様に制限債権に該当すると解釈する必要があると解される。

そこで、制限債権の内容について規定する船主責任制限法 3 条 1 項 1 号ないし 5 号に照らして検討する。すなわち、同条項 1 号は船舶上または船舶の運航に直接関連して生ずる人の死傷による損害または当該船舶以外の物の滅失・損傷による損害に基づく債権（例えば、積荷の滅失など）、同条項 2 号は運送品等の運送の遅延による損害に基づく債権、同条項 3 号は 1 号・2 号以外で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（例えば、漁業権の侵害など¹⁴¹）、同条項 4 号は損害の防止・軽

減措置により生ずる損害に基づく債権（例えば、油処理による漁業被害など¹⁴²⁾、同条項 5 号は当該防止・軽減措置に関する債権（例えば、油の処理作業（油処理剤の散布など）に要する費用など¹⁴³⁾、を制限債権として規定する。

まず①汚染された海洋環境の回復措置に係る費用は、物の滅失・損傷による損害には該当せず、環境それ自体に対する損害である以上、権利侵害による損害であると直ちに言えるか必ずしも明かではない。ただ、「権利侵害(infringement of rights)なる用語の意味は実に不明確で、いかなる損失がこのカテゴリーに分類されるかを想像するのは難しい」¹⁴⁴⁾との指摘も見られる。民法 709 条における議論と同様に、権利侵害を違法性と読み替えて解釈すれば¹⁴⁵⁾、海難事故に伴う油濁による海洋環境の保全上の利益の侵害を違法性と捉えて、これを回復するための措置に係る費用は権利侵害による損害であると解釈することも可能であろう。次に、②環境損害の予防措置は、実質的には防止措置と相当程度重なり得ることからすると、予防措置費用は 5 号に該当すると考えることが可能である¹⁴⁶⁾。③調査費用については、回復措置の前提として、油汚染による海洋環境に対する損害の性質・内容・範囲を調査するのに必要な費用であるから、これも①環境回復措置と同様に解することが可能である¹⁴⁷⁾。また、船舶油濁損害における環境損害に係る債権は船主責任制限 3 条 4 項および 4 条が規定する非制限債権に該当しないことも明らかである。このように、環境損害に係る債権は制限債権に該当すると解釈することは可能であると解される。

そのように解すると、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、船主責任制限法 3 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 7 条に従った限度額の範囲内で責任制限にかかるため、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と考えられる。これに対しては、海事債権責任制限条約に係る 1996 年議定書により責任限度額の引き上げが行われ、わが国も 2006 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 7 条 1 項 2 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 5000 トンの一般船舶の場合、同条 1 項 2 号による責任限度額は 660 万 SDR となり、5000 トンのタンカーの

場合に油濁賠償法 6 条 1 号により計算される責任限度額である 451 万 SDR よりも大きい。しかし、船主責任制限法 7 条 1 項 1 号（物損のみの場合）により責任限度額が定められると、5000 トンの一般船舶の場合、220 万 SDR となり、5000 トンのタンカーの場合の責任限度額の 2 分の 1 に満たないため、油濁被害者の適切な保護が確保されるか懸念がないではない。また、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 7 条 5 項）ことを考慮すると、環境損害が一般船舶油濁損害に含まれ、かつ制限債権に該当すると解釈すると、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と言えよう。その意味でも、環境損害概念ないしはこれに対する責任制度を規定する場合には、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¹⁴⁸⁾。

4 以上のように、船舶油濁損害については、責任制限制度が適用されるため、環境損害がこれに含まれると考えるとしても、その賠償・補償範囲については、油濁被害者保護の要請が後退することのないよう均衡を考慮する必要があると考えられる。タンカー油濁損害については国際油濁補償基金による補償がなされ得るためその懸念は少ないと言えるが、一般船舶油濁損害については、かかる補償制度は存在しないため、特にこの点に留意する必要がある。

自然資源損害を規定する OPA の下では、油濁損害に係る責任制限制度等の内容が、CLC・FC・バンカー条約に基づく国際制度並びに我が国の油濁賠償法及び船主責任制限法と異なる点が見られる。そこで、次項では、OPA の下での自然資源損害に対する賠償・補償制度との比較考察を行うことによって、環境損害概念やこれに対する責任制度を規定するうえで参考とすべき点を指摘する。

VI OPA の下での自然資源損害に対する賠償・補償制度との比較

1 OPA の制定経緯と制度内容の概略¹⁴⁹⁾

アメリカ合衆国は、1989 年 3 月にタンカー・エクソン・バルディーズ号¹⁵⁰⁾がアラスカのプリンス・ウィリアム湾において座礁し約 1100 万ガロン（約 4100 万リットル）の原油が流出したという事故を契機に

1990年にOPAを制定し、前記CLCおよびFCに基づく国際的油污賠償・補償制度には参加せず、油污に関する独自の賠償・補償制度を確立した。すなわち、CLCおよびFCに係る1984年議定書が採択された際、同国の国際的油污賠償・補償制度への参加が期待されていたものの、前記1989年エクソン・バルディーズ号事件において発生した損害に対して同制度では十分な補償が提供できなかったなどのため、同国は同制度に参加しなかったとされる¹⁵¹。また、制定されたOPAの下では州法によるより厳格な責任の適用が排除されていない¹⁵²ことなども同国が国際的油污賠償・補償制度に参加しなかった背景の一つとして挙げるができる¹⁵³。以下では、(1)責任当事者、(2)責任原理、(3)対象船舶および油、(4)賠償範囲・評価、(5)責任限度額、および(6)油污責任信託基金に分けてOPAの制度内容を概観し¹⁵⁴、環境損害に関する国際的油污賠償・補償制度との比較考察を行う。

(1) 責任当事者

OPAの下での船舶に係る責任当事者は、当該船舶(vessel)の所有(owning)者、運航(operating)者、または裸備船(demise chartering)者であり¹⁵⁵、CLCよりも責任主体の範囲は広い。

(2) 責任原理

責任当事者は、不可抗力(act of God)、戦争行為(act of war)、または第三者(責任当事者の被用者または代理人等を除く)の作為もしくは不作為などといった免責事由¹⁵⁶に該当する場合を除き厳格責任を負い¹⁵⁷、かつ連帯責任を負うとされる¹⁵⁸。

(3) 対象船舶および油

OPAの下での対象船舶は、公用船舶(public vessel)以外の、海上輸送の手段として利用されまたはその能力のあるあらゆる種類の水上市船(watercraft)またはその他の人工装置(artificial contrivance)をいう¹⁵⁹。このうちタンカー(tank vessel)とは、ばら積みの油または有害物質を貨物または貨物残渣として運ぶために建造もしくは適合されまたはこれを運ぶ船舶で、アメリカ合衆国船籍で、可航水域(navigable waters)を運航し、同国の管轄に属する場所に油または有害物質を運搬するものをいう¹⁶⁰。油とは、CECLAの下で有害物質として特に掲示もしくは指定されている物質を除く、あらゆる種類または形状の油(石油(petroleum)、燃料油(fuel oil)、汚泥(sludge)、油塵芥(oil refuse)、浚渫物(dredged spoil)以外の廃棄物と混合した油を含む)をいう¹⁶¹。

CLC・FCもOPAも対象となる油について貨

物として積載しているか燃料油であるかを問うてない点で共通している。もっとも、OPAの下では(後記の通り、タンカーとそれ以外の船舶とで責任限度額に相違はあるが)、船舶一般が対象となることから、CLC・FCの下では通常はタンカーが前提とされていることよりも、対象船舶の範囲が広いと解される。

(4) 賠償範囲・評価

(A) 賠償範囲について

油が、可航水域、隣接する海岸線(adjoining shorelines)もしくは排他的経済水域の中もしくは上に流出しまたはその実質的な危険をもたらす船舶またはファシリティ¹⁶²に係る責任当事者は、油流出事故により生じる除去費用(removal costs)および損害(damages)について賠償責任を負う¹⁶³。すなわち、賠償範囲には、①除去費用¹⁶⁴、②自然資源損害¹⁶⁵、③不動産または動産の損傷による損害または破壊による経済的損失¹⁶⁶、④自然資源の生活利用(subsistence use)損失¹⁶⁷、⑤不動産、動産または自然資源の損傷、破壊または喪失による税金・ロイヤルティ等の純損失に相当する損害¹⁶⁸、⑥利益の損失(loss of profits)または収益力(earning capacity)の悪化(impairment)に相当する損害¹⁶⁹、⑦除去活動の間またはその後に増加されたまたは追加的な公共サービス(public services)の提供に要する純費用(net costs)に係る損害¹⁷⁰が規定されている。

(B) 自然資源損害の評価について

上記のうち②の自然資源損害とは、損害の評価に係る合理的な費用を含む、自然資源の損傷、破壊、喪失、または利用の喪失に係る損害で、合衆国受託者、州受託者、インディアン部族受託者、または外国受託者によって回収され得るものを言う¹⁷¹。自然資源損害の評価基準は、①損害を受けた自然資源を修復し(restoring)、復元し(rehabilitating)、代替し(replacing)、またはその同等物(equivalent)を取得する(acquiring)のに係る費用、②修復までの間に生じた(pending restoration)当該自然資源の価値の減少(diminution in value)、および③当該損害の評価に係る合理的費用とされる¹⁷²。受託者が回収した金額は他に充当することなく当該受託者が自然資源損害に関して負った費用の補償または支払いにのみ使用するために当該受託者によって保持される¹⁷³。ただし、二重の回収は認められない(no double recovery)¹⁷⁴。

自然資源損害の評価プロセスについては、商務省(Department of Commerce)国家海洋大気管理局(National Oceanic and Atmospheric Administration)が、

1994年規則案¹⁷⁵、1995年規則案¹⁷⁶の後の1996年に発行した規則(以下「NOAA規則」という)において規定されている¹⁷⁷。NOAA規則に対しては異議申し立てがなされたが、これは斥けられ、同規則は概ね維持された¹⁷⁸。

NOAA規則の目的は、油濁事故の結果として損傷を受けた自然資源およびサービスの迅速かつ費用効果的な修復(restoration)を促進することであり¹⁷⁹、正に修復に焦点が置かれているとされる¹⁸⁰。すなわち、修復は、第一次的修復(primary restoration)および補償的修復(compensatory restoration)により構成され、前者は、損傷を受けた自然資源およびサービスを基本状態(baseline)に戻す自然回復を含むあらゆる措置をいい、後者は、油濁事故の日から回復までの間に発生する自然資源およびサービスの暫定的損失を補償するために取られるあらゆる措置をいう¹⁸¹。受託者は、修復措置の種類を特定した後に、環境および国民を損傷のない(whole)ものとする措置の規模(scale)を決定しなければならず¹⁸²、その場合において resource to resource または service to service というアプローチの利用を考慮しなければならない¹⁸³。このアプローチの下で、受託者は、失われた自然資源および/またはサービスと同量のもを提供する修復措置の規模を決定する¹⁸⁴。受託者は、かかるアプローチが不適切であると決定した場合には、評価スケールアップアプローチ(valuation scaling approach)を利用することができる¹⁸⁵。これには、value-to-value および value-to-cost というアプローチが存在するとされる¹⁸⁶。前者の value-to-value アプローチでは、受託者は、損傷を受けた自然資源および/またはサービスの価値を明確に評価し、同等の価値を有する自然資源および/またはサービスを産出するのに必要な修復措置の規模を決定しなければならない¹⁸⁷。かかる評価が合理的な時間内または費用で行うことができない場合には、後者の value-to-cost アプローチが利用され、受託者は失われたサービスの金銭的価値を見積もり、失われた価値と同等の費用を要する修復措置の規模を選択することができる¹⁸⁸。このような評価スケールアップアプローチの下で、油濁による自然資源損害を評価するにあたっては、能動的利用損失(active-use losses)¹⁸⁹および受動的利用損失(非利用価値の喪失)¹⁹⁰を考慮し、後者を評価するためにコンティンジェント・ヴァリュエーション(contingent valuation)(仮想評価法)¹⁹¹などの調査技術が用いられるとされる。

結局のところ、Brans によれば、NOAA規則の

下では、責任当事者は、補償的修復措置の履行に係る費用について責任を負うのであって、(value-to-cost アプローチが利用されない限りは)暫定的損失の金銭的価値について責任を負うものではないとされている¹⁹²。すなわち、NOAA規則は、仮想評価法などの調査技術を用いて暫定的損失の価値を算定することを排除するものではないが、損傷を受けたものと同等の価値を有する自然資源やサービスを産出するのに必要な修復措置の費用を算定するというところに主要な意義があり、これが、同規則が修復に焦点を置いていると言われる所以ではないかと解される¹⁹³。

いずれにしても、OPAの下では、自然資源損害の評価基準として、①損害を受けた自然資源の修復・復元・代替・その同等物の取得に係る費用、③当該損害の評価に係る合理的費用のみならず、②修復までの間に生じた当該自然資源の価値の減少も含まれる点が¹⁹⁴、CLCおよびFCに基づく国際的油濁賠償・補償制度と異なることは指摘できよう。

(5) 責任限度額

責任当事者は、一定の場合¹⁹⁵を除き、一定の限度額までその責任を制限することができる¹⁹⁶。二重構造(double-hull)規制に伴う近時の2006年改正により責任限度額の引上げが行われた。すなわち、船舶のうちタンカーに関しては、(A)一重構造(single-hull)船舶(二重側面(double sides)のみまたは二重底(double bottom)のみの一重構造船舶を含む)については、1総トン当たり3000ドル、(B)(A)以外の船舶については、1総トン当たり1900ドル、または(C)(i)3000総トンを超える船舶にあつては、(D)(A)の船舶については2200万ドル、(II)(B)の船舶については1600万ドル、(C)(ii)3000総トン以下の船舶にあつては、(D)(A)の船舶については600万ドル、(II)(B)の船舶については400万ドル、のうちいずれか高い方の金額が責任限度額となる¹⁹⁷。他方、タンカー以外のその他の船舶(any other vessel)については、1総トン当たり950ドルか、80万ドルのいずれか高い方の金額が責任限度額となる¹⁹⁸。タンカー以外のその他の船舶による油濁についても固有の責任制限制度が存在する点は、バンカー条約や我が国の油濁賠償法と異なる点であると指摘できよう。

OPA1004条¹⁹⁹には、自然資源損害を責任制限制度から除外する旨の規定は存在しないことからすると、自然資源損害についてもOPAの責任制限にかかるものと思われる²⁰⁰。

なお、責任当事者(すなわち、①アメリカ合衆国の管轄に属するあらゆる場所を利用する300総トンを

超えるあらゆる船舶（油を貨物または燃料として輸送しない非自走船舶は除く）または②同国の管轄に属する場所に向けられた油を積み替え(transship)または、はしけで運搬する(lighter)ために排他的経済水域を利用するあらゆる船舶に係る責任当事者)は、責任を制限できる場合において責任限度額に満つる賠償責任資力証明(evidence of financial responsibility)を保持しなければならない²⁰¹。

(6) 油濁責任信託基金

OPAの下でも、FCと同様、補償基金の制度として、油濁責任信託基金(Oil Spill Liability Trust Fund)が存在する²⁰²。請求がまず責任当事者または保証人になされたものの責任当事者が免責される場合や損害額が責任限度額を超える場合などに補償がなされ得る²⁰³。補償対象は①連邦当局等に生じた除去費用（除去措置の監視(monitoring)に係る費用を含む）で大統領が国家緊急時計画(national contingency plan)に一致していると認めたもの²⁰⁴、②連邦政府、州政府またはインディアン部族に生じた自然資源損害の評価に係る費用および損害を受けた資源の修復、復元、代替、同等物の取得に係る計画の策定および履行に係る費用で大統領が国家緊急時計画に一致していると認めたもの²⁰⁵、③賠償がなされなかった除去費用で大統領が国家緊急時計画に一致していると認めたものまたは賠償がなされなかった損害²⁰⁶などとされている。自然資源損害については、②によって補償の対象に含まれる。もっとも、補償限度額が存在し、それは、1事故につき10億ドルとされており²⁰⁷、自然資源損害については、5億ドルとされている²⁰⁸。さらに、油濁責任信託基金の主たる財源は1バレル当たり5セント（改正前）²⁰⁹の税金²¹⁰であるが、これ以外にも、他の基金からの移譲、利息、責任当事者からの回収金、刑事罰・民事罰を財源として挙げることができる²¹¹。

2 環境損害に関する国際的油濁賠償・補償制度との比較考察

OPAの下でも国際的油濁賠償・補償制度の下でも自然資源損害ないしは環境損害を賠償範囲に含めている点では共通している。

しかし、OPAの下では、自然資源損害の評価基準として、損害を受けた自然資源の修復までの間に生じた当該自然資源の価値の減少が含まれるのに対して、国際的油濁賠償・補償制度の下では、前記のとおり、自然資源の価値の減少を一定の方法により金銭的に評価しそれを損害額として賠償・補償の範囲に含めることは認められていない²¹²。この点が環

境損害の賠償範囲に関する両者の制度上の大きな相違と言える²¹³。このように見ると、OPAの方が国際的油濁賠償・補償制度よりも自然資源損害に係る賠償範囲が広く²¹⁴、より自然資源の保護に資するようにも評価できよう。

ただし、OPAが自然資源損害に対する賠償・補償制度を導入することができたのは、アメリカ合衆国がCLCおよびFCに基づく国際的油濁賠償・補償制度に参加せずに独自の国内法制度を作り上げたからに他ならない²¹⁵。他方、わが国においては、従前から国際的油濁賠償・補償制度に参加してその制度維持に大きな貢献して来たという経緯があり²¹⁶、かかる経緯を前提に考えると、OPAと同様の法制度をわが国にも導入すべきかどうかについては更に慎重に議論しなければならないであろう²¹⁷。すなわち、自然資源損害ないしは環境損害も責任制限にかかると解すれば、その賠償範囲が広がれば私人に生じた漁業被害などの損害に対する賠償を圧迫することになり得るから²¹⁸、油濁被害者の保護が後退する恐れがある。従って、油濁被害者の保護という見地からは、環境損害の賠償を合理性のある範囲に限定することは一定の意義があるものと言えよう。もっとも、OPAの場合には、（あくまで修復に焦点が置かれているということのみならず）油濁責任信託基金による補償限度額が、自然資源損害については、5億ドルと限定されているため、残りの5億ドルは他の損害の補償に充てることができ、油濁被害者の保護に資すると言え得る。国際的油濁賠償・補償制度の下では、環境損害についての国際油濁補償基金による補償限度額の規定がないため、OPAのように自然資源損害に係る補償限度額を規定することは検討に値すると考えられる。

また、OPAの場合には油濁責任信託基金による補償の対象についてタンカーによる油濁損害とその他の船舶による油濁損害とを区別していないことからすると、一般船舶から流出した燃料油による自然資源損害についても要件を充足する限り理論上補償は排除されていないと解される²¹⁹。他方、国際的油濁賠償・補償制度の下では、タンカー以外の一般船舶から流出した燃料油による環境損害を含む油濁損害については国際油濁補償基金の補償の対象外となる。この点は、我が国を含め、国際制度の今後の検討課題とはなる。

Ⅶ むすびにかえて

以上のとおり、船舶油濁損害における環境損害の

賠償・補償制度について考察を行った。これまでの考察を踏まえ、海洋環境の保護と油濁被害者の保護の見地から、以下の点を指摘して本稿のむすびにかえることとする。

1 まず、環境損害は、国際的的油濁賠償・補償制度の下でも一定程度賠償・補償範囲に含まれるのであり、(明示的には規定されていないが) それはわが国においても同様である。ただ、その範囲に関して、海洋環境における価値の減少については賠償・補償範囲に含まれるものではない。

2 今後、環境損害概念をわが国においても明示的に規定するという場合、船舶油濁損害における環境損害について言えば、油濁賠償法上の船舶油濁損害の定義規定に92CLC1条6項(a)但書の文言を参考にして規定することが考えられる。これについては、わが国が従前から加入しその制度維持にも大きな寄与をしているCLCおよびFCに基づく国際的的油濁賠償・補償制度と方向性を同一にするものであることから、積極的に検討されてよいと考えられる。他方、それに加えて、OPAと同様に、自然資源の価値の減少についても損害の評価基準に含まれるものとして規定することは、CLC・FCの基軸から外れることにつながり両条約の改正を巻き込むことになるため、更に慎重な議論を要すると考えられる²²⁰。OPAが公共信託理論に基づき自然資源損害の賠償範囲を広く規定することができたのは、CLCおよびFCに参加せずにアメリカ合衆国国内における独自の油濁損害に対する責任制度を創設したからに他ならない。わが国が1976年以来CLCおよびFCに加入・批准して油濁損害の賠償・補償制度の維持に寄与してきた経緯を前提として考えれば、現行制度の下では、船舶油濁損害に関する限り、環境損害の賠償・補償範囲は、前記のとおりCLCおよびFCと同様となる。

4 ただそうだとすると、海洋環境の価値の減少について何らかの方法によりこれを評価し賠償・補償範囲に含めるという考え方は海洋環境の保護の見地からは一定の意義があると解される。それは容易ではないが、将来、CLCおよびFCに基づく国際的的油濁賠償・補償制度や我が国の国内法の下でも、海洋環境におけるその価値の減少を一定の理論的方式によって評価しこれを環境損害の賠償・補償範囲の中に含めることになるかもしれない。その場合には、船舶油濁損害の場合には、責任制限制度による責任限度額が存在すること、国際的的油濁補償基金による補償額に限度が存在すること、タンカー以外の一般船

舶の燃料油による汚染損害には国際的的油濁補償基金による補償はなされないことを考慮し、油濁被害者の保護が後退することがないよう慎重な検討が必要であると考えられる²²¹。より具体的には、一般船舶油濁損害に固有の責任制限制度の創設あるいは船主責任制限法上の責任限度額の引き上げやOPAを参考にして環境損害について国際的的油濁補償基金による補償限度額を規定することなどが検討されてよいと考えられる。環境損害概念ないしはこれに対する責任制度を明示的に規定するにあたっては、これらの要素も併せて検討することによって、油濁被害者の保護が後退することのないよう留意しつつ、海洋環境の保護が一層図られるべきことを指摘したい。

*本稿は、科学研究費補助金若手研究(スタートアップ)(研究課題名:「土壌及び大気に係る環境損害に対する責任制度の研究—海洋に係る環境損害との比較から」、課題番号:21830084、期間:平成21年度—平成22年度)による研究成果の一部である。

[追記] 脱稿後、梅村悠「油濁汚染と自然資源損害に対する責任—米国油濁法と国際条約との比較を通して—」流通経済大学法学部流経法学9巻2号(2010年)55頁以下に接した。

¹⁰⁸ なお、バンカー条約における「Bunker oil」とは燃料油と訳するのが一般である。井口・前掲注15)11頁参照。

¹⁰⁹ 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 554-5 (2002)。これによると、オーストラリアが、1994年の国際海事機関海洋環境保護委員会の第36回会合において、最初の具体的な提案を行ったとされている。

なお、近時の燃料油による海洋汚染の事例として、オーストラリア北東部クイーンズランド州沖合で、中国船籍の石炭運搬船が座礁し、平成22年4月5日までに燃料の重油約3トンが流出したという事故を挙げることができる。日本経済新聞電子版(平成22年4月5日)「最大のサンゴ礁、重油汚染危機 豪沖合、船座礁で」。

¹¹⁰ 改正法の施行日は2005年3月1日である。

¹¹¹ バンカー条約と油濁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974号(2008年)37頁以下および拙稿・前掲注38)31頁以下参照。

¹¹² これに対して、CLCの場合には責任当事者が船舶所有者に集中しているため、この点はCLCとの相違点である。CLC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・前掲注 26) (2・完) 91 頁および 95 頁。

¹¹³ ただし、92 C L C 7 条 1 項では、締約国に登録され、且つ、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 7 条では、締約国に登録された 1000 総トン以上の船舶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。

¹¹⁴ 藤田・前掲注 26)101 頁参照。

¹¹⁵ その理由は必ずしも明らかではないが、油濁賠償法を 2004 年に改正し一般船舶油濁損害の賠償制度を規定した際に、責任保険を義務付けられる船舶の最低総トン数と保険の範囲の点でバンカー条約よりも油濁被害者の保護に厚い内容を盛り込んだことなどからバンカー条約を批准する必要性が高くないということが理由の一つとして考えられよう。すなわち、バンカー条約 7 条 1 項が 1000 総トンを超える船舶について保険等の金銭上の保証を義務付けるのに対して、油濁賠償法 39 条の 4 は 100 総トン以上の一般船舶についてこれを義務付ける。また、保険の範囲について、油濁賠償法 39 条の 5 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ことを要求する。

¹¹⁶ 第 159 回衆議院国土交通委員会議録第 7 号 (平成 16 年 3 月 23 日) 21 頁 (2004 年油濁賠償法改正案に関する石原国務大臣による提案理由説明)。

¹¹⁷ ただ、後記の通り、タンカー油濁損害にはこれに固有の責任制限規定が存在し (油濁賠償法 5 条以下)、責任限度額を超える場合でも国際油濁補償基金による補償がなされ得る (油濁賠償法 22 条および 30 条の 2) のに対して、一般船舶油濁損害にはこれに固有の責任制限規定が存在せず船主責任制限法に委ねられていることや補償基金の制度は存在しないことにより、油濁被害者の保護に一定程度差異が生じるとは考えられる。

¹¹⁸ これらの点に関する解説については、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、昭和 54 年) 5 頁、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、平成元年)、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 606 号 (1976 年) 70 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>) 環境法研究 7 号 (1977 年) 46 頁、谷川久「船主責任制限法の改正 (1)・(2・完)」ジュリ 771 号 (1982 年) 90 頁・772 号 (1982 年) 183 頁、久留島隆「船主責任制限法の改正と問題点」慶応義塾大学法学部編『慶応義塾創立 125 年記念論文集』(1983 年) 323 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 40 号 (1996 年) 23 頁、重田晴生「船主責任制限制度」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—海法体系』(株式会社商事法務、2003 年) 30 頁等参照。

¹¹⁹ 例えば、アメリカ合衆国においては、1851 年に The Limitation of Shipowners' Liability Act (46 U.S.C. §§ 181-189) が制定された。

¹²⁰ 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 118)7 頁ないし 8 頁参照。

¹²¹ The International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, 1957.

¹²² The International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. さらに、1996 年議定書によって、責任限度額が引き上げられた。See IMO, *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claim, 1976, available at <http://www.imo.org>*.

¹²³ See *Id.*

¹²⁴ 昭和 50 年 12 月 27 日法律第 94 号 (最終改正：平成 17 年 6 月 17 日法律第 58 号)。

¹²⁵ 立法経緯に関する解説については、時岡・谷川・相良・前掲注 118)9 頁ないし 15 頁および稲葉・前掲注 118)環境法研究 7 号 47 頁ないし 49 頁等参照。これによれば、わ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、わが国の海運界の経済発展、責任保険制度の整備、船主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。なお、責任制限の様子は複数あり、これについては、従前わが国は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トン数に応じて一定の方式により算出される金額に制限する金額責任主義に改められたとされる。時岡・谷川・相良・前掲注 118)5 頁ないし 7 頁、稲葉・前掲注 118)環境法研究 7 号 47 頁参照。

¹²⁶ 運輸省海上交通局・前掲注 12)353 頁参照。

¹²⁷ 同議定書による改正点については、清水・前掲注 118)26 頁ないし 29 頁参照。

¹²⁸ 2005 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要綱」
<<http://www.moj.go.jp/HOUAN/SENPAKU/refer01.html>>。

¹²⁹ 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 2 条 1 項 2 号)。

¹³⁰ 救助活動に直接関連する役務を提供する者をいう (同法 2 条 1 項 2 号の 2)。

¹³¹ 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 2 条 1 項 3 号)。

¹³² 船舶所有者等もしくは救助者またはその被用者等が、船主責任制限法で定めるところによりその責任を制限することができる債権をいう (同法 2 条 1 項 4 号)。

¹³³ 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をいう (同法 2 条 1 項 5 号)。

¹³⁴ 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 2 条 1 項 6 号)。

¹³⁵ 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 2 条 1 項 6 号の 2)。なお、2005 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 (同法 3 条 4 項)。

¹³⁶ 稲葉・前掲注 118)環境法研究 7 号 51 頁；重田・前掲注

118)58 頁参照。

¹³⁷ なお、同条 2 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 118)65 頁参照。

¹³⁸ 責任制限手続については、管轄、移送、手続の拡張等を除き、船主責任制限法の規定が準用される(油濁賠償法 38 条)。

¹³⁹ 制限債権とは、タンカー所有者または保険者等が、油濁賠償法の定めるところによりその責任を制限することができる債権をいう(同法 2 条 11 号)。

¹⁴⁰ 稲葉・寺田・前掲注 118 『船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説』 72 頁。

¹⁴¹ 重田・前掲注 118)45 頁参照。

¹⁴² 重田・前掲注 118)45 頁参照。

¹⁴³ 重田・前掲注 118)46 頁参照。

¹⁴⁴ 重田・前掲注 118)45 頁。

¹⁴⁵ 前掲注 1 参照。

¹⁴⁶ もっとも、同条項 4 号に関する記述ではあるが、「抽象的な環境汚染を防止するための措置に関する債権は、制限債権とはならない」との指摘も存在する。稲葉・寺田・前掲注 118 『船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説』 100 頁。

¹⁴⁷ もっとも、環境損害に関連しての記述ではないが、調査費用は「一般には当該不法行為との相当因果関係が否定されるから、制限債権とはならないであろう」との指摘も存在する。時岡・谷川・相良・前掲注 118)45 頁。

¹⁴⁸ 拙稿・前掲注 38)35 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。その背景の一つには、海事債権責任制限条約に係る 1996 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 109, at 564. ただ、わが国においては船主責任制限法 7 条 1 項 1 号の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 2 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。

¹⁴⁹ OPA の解説については、落合・前掲注 26)167 頁ないし 176 頁、井口俊明「1990 年油濁法」国際比較環境法センター編『世界の環境法』(1996) 37 頁ないし 47 頁、谷川久監修・東京海上火災保険株式会社船舶損害部編『アメリカ合衆国油濁法の解説』(保険毎日新聞社、1993) 7 頁ないし 32 頁、富岡仁「1990 年アメリカ合衆国油濁法について」名古屋大学法政論集 149 巻 397 頁ないし 417 頁、Keith B. Letourneau and Wesley T. Welmaker, *the Oil Pollution Act of 1990: Federal Judicial Interpretation through the End of the Millennium*, 12 U.S.F. MAR. L.J. 147 (1999-2000), Lawrence I. Kiern, *Liability, Compensation, and Financial Responsibility under the Oil Pollution Act of 1990: A Review of the First Decade*, 24 TUL. MAR. L.J. 481 (2000), SHOENBAUM, *supra* note 120, at 883 等参照。

¹⁵⁰ エクソン・バルディーズ号事件については、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(事故に学ぶ法と技術と保険)」日本機械学会 2004 年度年次大会講演資料集 495 頁ないし 498 頁および同「エクソン・バルディーズ号油濁事故について」海事法研究会誌 167 号 7 頁ないし 11 頁(2002 年 4 月)参照。これによれば自然資源損害に関する請求は 9 億ドルとされている。なお、同事件に関する

懲罰的損害賠償の金額については、当初 50 億ドルとされたが、アメリカ合衆国アラスカ地方裁判所では 45 億ドルに減額され(In re the Exxon Valdez, 296 F.Supp.2d 1071 (D. Alaska, 2004))、アメリカ合衆国第 9 巡回控訴裁判所では 25 億ドルに減額され(In re the Exxon Valdez, 490 F.3d 1066 (9th Cir., 2007))、連邦最高裁判所では 5 億 750 万ドルに減額された(128 S.Ct. 2605 (2008))。

¹⁵¹ See Louis de La Fayette, *the Concept of Environmental Damage in International Liability Regime*, in ENVIRONMENTAL DAMAGE IN INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW (Michael Bowman and Alan Boyle, eds, 2002), at 150-1; 落合・前掲注 26)177 頁参照。ただし、前記 2003 年議定書によって、国際制度の下でも OPA における油濁責任信託基金による補償に匹敵する補償が受けられる。落合誠一「国際的油濁賠償・補償制度の新展開」ジュリ 1253 号(2003 年) 169 頁参照。

¹⁵² 33 U.S.C. §2718(a)(c).

¹⁵³ See SHOENBAUM, *supra* note 120, at 901; 谷川(監)・東京海上火災保険(編)・前掲注 149)13 頁・21 頁; 富岡・前掲注 149)411 頁参照。

¹⁵⁴ OPA の条文については、FEDERAL ENVIRONMENTAL LAWS 2009, at 807 (Thomson Reuters/West, June 2009)以下参照。

¹⁵⁵ 33 U.S.C. §2701(32)(A).

¹⁵⁶ 33 U.S.C. §2703(a).

¹⁵⁷ 落合・前掲注 26)169 頁参照。

¹⁵⁸ See SHOENBAUM, *supra* note 120, at 884.

¹⁵⁹ 33 U.S.C. §2701(37).

¹⁶⁰ 33 U.S.C. §2701(34).

¹⁶¹ 33 U.S.C. §2701(23).

¹⁶² 33 U.S.C. §2701(9).

¹⁶³ 33 U.S.C. §2702(a).

¹⁶⁴ 33 U.S.C. §2702(b)(1)(A)(B).

¹⁶⁵ 33 U.S.C. §2702(b)(2)(A).

¹⁶⁶ 33 U.S.C. §2702(b)(2)(B).

¹⁶⁷ 33 U.S.C. §2702(b)(2)(C).

¹⁶⁸ 33 U.S.C. §2702(b)(2)(D).

¹⁶⁹ 33 U.S.C. §2702(b)(2)(E).

¹⁷⁰ 33 U.S.C. §2702(b)(2)(F).

¹⁷¹ 33 U.S.C. §2702(b)(2)(A). 自然資源とは、アメリカ合衆国政府(排他的経済水域の資源を含む)、州政府、地方公共団体、インディアン部族または外国政府に帰属し、管理され、受託され、付随し、その他の方法で統制されている土地、魚、野生生物、生物相、大気、水、地下水、飲料水源、およびその他の資源をいう。33 U.S.C. §2701(20).

なお、油濁によって約 27 万ドルの自然資源損害が生じたとされる事例として、See U.S. v. Viking Resources, Inc., 607 F.Supp.2d 808, at 813-4 (S.D. Texas 2009).

¹⁷² 33 U.S.C. §2706(d)(1)(A)(B)(C). 梅村・前掲注 7) (2・完)

52 頁および大塚・前掲注 6)ジュリ 1372 号 51 頁参照。

¹⁷³ 33 U.S.C. §2706(f).

¹⁷⁴ 33 U.S.C. §2706(d)(3).

¹⁷⁵ 59 Fed. Reg. 1062 (1994).

¹⁷⁶ 60 Fed. Reg. 39804 (1995).

¹⁷⁷ 61 Fed. Reg. 440 (1996)(codified at 15 C.F.R. §990). N O A A 規則の制定に至る経緯やその内容の解説については、EDWARD H.P. BRANS, LIABILITY FOR DAMAGE TO PUBLIC NATURAL RESOURCES, at 126-44 (Kluwer Law International,

2001); 梅村・前掲注 7) (2・完) 52 頁ないし 62 頁に詳しい。本稿では、紙幅の関係から、要点のみ指摘するに留める。

¹⁷⁸ *General Electric Company v. United States Department of Commerce*, 128 F.3d 767 (Nov. 18, 1997).

¹⁷⁹ 15 C.F.R. §990.10.

¹⁸⁰ BRANS, *supra* note 177, at 128; 梅村・前掲注 7) (2・完) 54 頁参照。なお、NOAA規則は、油濁による損傷を評価し損害を受けた資源を修復するための計画を策定するための以下の3つの手続きを規定する:①前評価フェーズ (preassessment phase)、②修復計画フェーズ (restoration planning phase)、③修復履行フェーズ (restoration implementation phase)。*General Electric Company*, 128 F.3d, at 770-1. ①においては、受託者は、OPAの下で修復活動を行う管轄を有するかどうか、他の庁が行った措置が適切に当該損傷を取り扱ったかどうかを決定し、関連する情報を収集・分析し、修復計画活動を行う旨の通知を準備し行政記録を公にすることが要求される。*Id.* ②は、さらに損傷評価 (injury assessment) と修復選択 (restoration selection)に分かれる。*Id.* 前者においては、受託者に対して、損傷が発生したかどうか、排出された油と当該損傷との間の経路 (pathway) を証明することができるかどうか、そして当該損傷が当該排出から生じたものかどうかを決定することが要求される。*Id.* 受託者が、当該損傷につき修復を要すると決断した場合には、受託者は、後者の修復選択に進み、費用、成功の潜在性、付随的な損傷のリスク、市民の健康や安全などを評価しながら、修復の合理的な範囲を特定する。*Id.* ③では、受託者は、タンカー所有者やその他の責任当事者に対して支払いを求める書面を送付し、責任当事者が、90 日以内にかかる要求に応じない場合または受託者と責任当事者の間で合意に達しない場合には、受託者は責任当事者に対し訴訟提起するか油濁責任信託基金からの支出を求めることができる。*Id.*, at 771.

¹⁸¹ 15 C.F.R. §990.30.

¹⁸² 15 C.F.R. §990.53(d)(1).

¹⁸³ 15 C.F.R. §990.53(d)(2).

¹⁸⁴ *Id.*

¹⁸⁵ 15 C.F.R. §990.53(d)(3)(i).

¹⁸⁶ BRANS, *supra* note 177, at 137; 梅村・前掲注 7) (2・完) 57 頁。

¹⁸⁷ 15 C.F.R. §990.53(d)(3)(i).

¹⁸⁸ 15 C.F.R. §990.53(d)(3)(ii). かかるアプローチの下では、責任当事者は、算出された暫定的損失について賠償責任を負うが、かかるアプローチが利用されるのは限定的な場合のみとされる。BRANS, *supra* note 177, at 139.

¹⁸⁹ 例えば、油濁事故によって国立海浜 (national seashore) が海水浴や釣りに利用できなくなった場合には、能動的利用損失が生じる。NOAA規則の下では、当該海浜を元の状態に修復し、修復が行われる間の代替的な釣り、海水浴およびその他の能動的利用機会を提供するための計画を策定する。*General Electric Company*, 128 F.3d, at 772.

¹⁹⁰ 前掲注 189 の事例において、当該海浜を利用したことの無い人であってもその存在に価値を置くことがあり、その存在価値が挙げられる。*Id.*

¹⁹¹ 仮想的な市場を創り、調査対象者にある資源の保全・保護に対していくら支払うかという質問を行うという方法とされる。かかる質問に対する回答を平均して、調査者は、国民が当該資源に置く価値を決定するとされる。*Id.*

ただし、Bransによれば、仮想評価法は特定の事件については信頼性があり有効であるものの、頻繁には利用されるものではなく受託者が評価アプローチを適用する場合のみ利用されることが指摘されている。BRANS, *supra* note 177, at 141. なお、かかる調査技術は仮想評価法に限られない。本稿においては仮想評価法に関する議論には立ち入らないが、アメリカ合衆国における仮想評価法に関する議論につき、梅村・前掲注 7) (2・完) 46 頁ないし 48 頁および 52 頁ないし 53 頁、油濁に関連しての仮想評価法に関する解説につき、栗山浩一「油濁事故による生態系破壊と損害賠償—CVMによる損害評価—」海と安全 512 号 (2002 年) 20 頁参照。さらに、加藤峰夫「環境損害の評価基準—特に『生態系への被害』を対象として」環境管理 43 巻 1 号 (2007 年) 60 頁も環境の価値の評価手法としての仮想評価法に言及している。

¹⁹² BRANS, *supra* note 177, at 143.

¹⁹³ 梅村・前掲注 7) (2・完) 61 頁 (「NOAA最終規則では、金銭的な評価手法から実物的な修復措置へのシフトがなされた。すなわち、(CERCLAに関する) 内務省規則が失われた自然資源・サービスを直接金銭的に算定するのに対して、NOAA最終規則は、それと同様の自然資源・同等のサービスを提供する措置に要する費用はいくらであるか算定することを原則としている」(括弧内筆者注記)) 参照。

¹⁹⁴ ただし、NOAA規則は、損害を受けた自然資源およびサービスの金銭的価値を評価するというよりも、当該自然資源およびサービスを修復するための計画を策定し履行することに焦点を置いていることは指摘されておりである。BRANS, *supra* note 177, at 143.

¹⁹⁵ 重過失 (gross negligence) または意図的な不正行為 (willful misconduct) (33 U.S.C. §2704(c)(1)(A)), 連邦規則の違反 (33 U.S.C. §2704(c)(1)(B)), 油濁事故の報告、除去作業に対する合理的な協力・支援、または命令の遵守の不履行 (33 U.S.C. §2704(c)(2)(A)(B)(C)) が挙げられる。

¹⁹⁶ ただし、「実際には船主責任を制限できる要件が厳しいため、責任制限は非常に困難であると見られている」との指摘として、榎本巖之「米国 1990 年油濁法の下での船主責任制限—KUROSHIMA 号ケーススタディー」海運 920 号 (2004 年) 48 頁。

¹⁹⁷ 33 U.S.C. §2704(a)(1).

¹⁹⁸ 33 U.S.C. §2704(a)(2).

¹⁹⁹ 33 U.S.C. §2704.

²⁰⁰ なお、油濁に関する請求に係る責任制限については、OPAが船主責任制限法 (the Shipowner's Limitation of Liability Act) に取って代わり適用されることとなる。See *In the Matter of Jahre SPRAY II K/S*, 1997 AMC 845 (D. N.J. 1996); SHOENBAUM, *supra* note 120, at 886-7; 落合・前掲注 26) 173 頁参照。

²⁰¹ 33 U.S.C. §2716(a).

²⁰² 33 U.S.C. §2701(11); 26 U.S.C. §9509.

²⁰³ 33 U.S.C. §2713(a); 33 U.S.C. §2713(b)(1)(B); 33 U.S.C. §2708(a); See SHOENBAUM, *supra* note 120, at 895.

²⁰⁴ 33 U.S.C. §2712(a)(1)(A)(B).

²⁰⁵ 33 U.S.C. §2712(a)(2).

²⁰⁶ 33 U.S.C. §2712(a)(4).

²⁰⁷ 26 U.S.C. §9509(c)(2)(A)(i).

²⁰⁸ 26 U.S.C. §9509(c)(2)(A)(ii); See U.S. Department of Homeland Security and United States Coast Guard, *Oil Spill*

Liability Trust Fund (OSLTF) Funding for Oil Spills 2 (January 2006), available at http://www.uscg.mil/npfc/docs/PDFs/OSLTF_Funding_for_Oil_Spills.pdf (last visited on May 1, 2010).

²⁰⁹ この税率は、2008年の改正によって、2016年12月31日までに受領された原油または輸入された石油製品の場合には1バレル当たり8セント、翌日(2017年1月1日)以降に受領された原油または輸入された石油製品の場合には1バレル当たり9セントに引き上げられた。26 U.S.C. §4611(c)(2)(B)(i)(ii)。かかる税率は、2006年4月1日以降、またはこれよりも遅い場合には、長官が暦四半期の終了時点において油濁責任信託基金の非義務的な残額が20億ドル未満であると見積もった当該暦四半期の最終日から30日後の日以降から適用されるが、2018年1月1日以降は適用されないとされる。26 U.S.C. §4611(f)(1)(2)。

²¹⁰ なおこの税金は、アメリカ合衆国の精製所において受領された原油および消費・使用・保管のためにアメリカ合衆国に輸入された石油製品について課税される。26 U.S.C. §4611(a)(1)(2)。さらに、この税金は1994年に期限切れとなったが、2005年エネルギー政策法(The Energy Policy Act of 2005, Pub. L. No. 109-58, 119 Stat. 594 (2005))により、2006年4月から復活となった。また油濁責任信託基金の最大保有額も27億ドルに増加した。See Constantine G. Papavizas and Lawrence I. Kiern, *2005-2006 U.S. Maritime Legislative Developments*, 38 J. MAR. L. & COM. 267, at 283 (2007)。その後の2008年の改正により、最大保有額27億ドルに係る規定も廃止された。

²¹¹ National Pollution Funds Center, *the Oil Spill Liability Trust Funds (OSLTF)*, available at http://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/osltf.asp (last visited on May 1, 2010); 落合・前掲注26)175頁参照。

²¹² See BRANS, *supra* note 177, at 360。梅村・前掲注7)(2・完)73頁注(84)参照。

²¹³ さらに、Bransによれば、環境損害を評価するための抽象的方法の利用についても両制度の相違点として挙げられている。BRANS, *supra* note 177, at 360。

²¹⁴ See *Id.*, at 361。

²¹⁵ アメリカ合衆国がCLCやFCに参加せずに独自にOPAを制定したことに対する批判的指摘(批判が存在するとの指摘も含む)として、例えば、Mans Jacobsson, *The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships—International Solutions for a Global Problem*, 32 TUL. MAR. L.J. 1, at 32 (2007); ROBERT FORCE, MARINE POLLUTION VOLUME I INTRODUCTION, STATUTES AND CASES, at 9 (2005); SHOENBAUM, *supra* note 120, at 901; Steven R. Swanson, *OPA 90 + 10: The Oil Pollution Act of 1990 After Ten Years*, 32 J. MAR. L. & COM. 135, at 140 (2001); Jaclyn A. Zimmermann, *Inadequacies of the Oil Pollution Act of 1990: Why the United States Should Adopt the Convention on Civil Liability*, 23 FORDHAM INT'L L.J. 1499, at 1539 (2000)参照。

²¹⁶ 落合・前掲注151)ジュリ163頁参照。

²¹⁷ 「責任について定める条約も、生態学的価値や美的価値の損失といった環境それ自体の損害(damage to environment *per se*)を責任の対象となる損害として定義することを回避する傾向にある」との指摘として、高村・前掲注7)84頁。ただし、高村教授は、「金銭価値を示すことが難しい生物多様性やアメニティといった『非使用の価

値』の損失を賠償の対象とすべきとの認識は確実に広がっている。」とも指摘されている。同84頁。

²¹⁸ 92CLCにおける汚染損害の定義に関して、「より正確な定義が、・・・(中略)・・・過度の環境上の請求が他の請求の支払いに充てられる額を削減しないことを確保するために必要とされた。」との記述があるが、筆者のここでの問題意識はこれに類似するものと解される。パトリシア・バーニー／アラン・ボイル著＝池島大策・富岡仁・吉田脩訳『国際環境法』(慶応義塾大学出版会株式会社、2007年)445頁。

²¹⁹ See U.S. Department of Homeland Security United States Coast Guard, *2008 Report on Oil Pollution Act Liability Limits*, at 6。また、榎本・前掲注196)48頁では、冷凍運搬船KUROSHIMA号の油濁事故に関して、「この事故で、燃料油39,000ガロンが流出し、対応費用として1,700万ドル以上が支出された。責任制限が認められたならば、船主の責任は約250万ドルとなり、これを超える部分はアメリカのOil Spill Liability Trust Fundから支払われる。」と記載されている。これは、タンカー以外の船舶の燃料油による油濁損害についても油濁責任信託基金による補償の対象となるとの理解を前提としていると解される。

²²⁰ なお、これまで油濁事故は国際的にも日本国内においても和解による解決が比較的多くなされてきたと言える。See Jacobsson, *supra* note 215, at 8, 32; 藤田・前掲注26)97頁; 拙稿・前掲注38)30頁参照。そこには、国際油濁補償基金の尽力があり、またその発行する請求の手引きに従い統一的な事故処理がなされてきたことが背景にあると考えられる。今後、自然資源の失われた価値を金銭的に評価しそれを損害額として賠償・補償範囲に含めるとする場合、評価方法について、条約の改正のみならずNOAA規則のような統一的な基準の策定が別途必須となる。その基準がなければ、これまでの油濁事故の和解による迅速な解決の傾向が崩れることになりかねない。また、統一基準の作成作業は、単に国内法上の手当てをするだけでは足りず、国際協調の下での合意形成が必要となるため、困難を伴うことが予想される。

²²¹ 「油濁被害者保護充実の観点がもっとも重要である」との指摘として、落合・前掲注151)ジュリ169頁。