

【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(1)

小林 寛*

Compensation System for Environmental Damage in Oil Pollution Damage Caused by Vessels (1)

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 1 of the Article mainly discusses oil pollution damage caused by tank vessels.

Key words: Environmental Damage, Oil Pollution Damage Caused by Vessels, Civil Liability Convention, Fund Convention.

I はじめに

わが国の不法行為法の下では、行為者の故意または過失による違法な行為によって他人に損害が生じた場合に当該行為者に対して損害賠償責任が生じるのが原則である(民法709条)¹。従って、この原則の下では、当該違法行為によって他人に損害が生じなければ、環境自体に対して損害が生じたとしても、行為者に当該環境損害についての賠償責任を負わせることはできないこととなる。他方、アメリカ合衆国においては、例えば、1980年に制定された包括的環境対処補償責任法²(以下「CERCLA」という)や1990年に制定された油濁法³(以下「OPA」という)の下で、自然資源損害に対する責任制度が存

在する⁴。また、EUにおいても、環境損害の未然防止および修復についての環境責任に関する2004年4月21日の欧州議会および理事会指令⁵により、環境損害に対する責任制度が定められた⁶。

このような欧米における状況を踏まえ、わが国においても、環境損害概念やこれに対する責任制度を導入することの意義やその必要性は既に論じられている⁷。その中で、「船舶油濁損害賠償保障法の油濁損害には、環境損害が含まれている」⁸と指摘されているが、同法2条5号の4(船舶油濁損害の定義規定)、同条6号(タンカー油濁損害の定義規定)、および同条7号の2(一般船舶油濁損害の定義規定)には、船舶油濁損害に環境損害を含むとの明示的な定めはない(船舶油濁損害賠償保障法⁹を以下「油濁賠償法」という)。

そこで、本稿は、油濁賠償法の下で、船舶油濁損害に環境損害が含まれていると言えるのか、タンカー

*長崎大学環境科学部

受領年月日 2009年11月30日

受理年月日 2009年11月30日

油濁損害と一般船舶油濁損害とに分けて考察する。そして、船舶油濁損害に環境損害が含まれているとして、それがどの範囲まで賠償・補償の対象となるのか、一定範囲で対象となるとしてそれが油濁事故に起因して発生する他の債権¹⁰に船主責任制限制度との関係からどのような影響を及ぼすのかを考察する。かかる考察は、環境損害に係る債権が油濁事故の被害者（以下「油濁被害者」という）に対して及ぼす影響を検討するうえで、必要な作業となる。そして、これをもとに、本稿は、環境損害概念やこれに対する責任制度を導入する場合でも油濁被害者の保護という油濁賠償法の趣旨（同法1条参照）が後退しないよう一定の均衡を保つ必要があるという問題意識を近時の環境損害をめぐる議論に付加することを目的とするものである¹¹。

本稿は、まずⅡ項において、賠償・補償範囲の見地から船舶油濁損害における環境損害の内容について簡潔に考察する。そして、油濁賠償法は、油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約¹²（以下「CLC」という。1969年に当初成立した同条約と1992年議定書によって改正されたそれとを区別する場合には、以下それぞれ「69CLC」、「92CLC」という）および油による汚染損害の補償のための国際油濁補償基金の設立に関する国際条約¹³（以下「FC」という。1971年に当初成立した同条約と1992年議定書によって改正されたそれとを区別する場合には、以下それぞれ「71FC」、「92FC」という。）を日本がそれぞれ加入及び批准し、その国内法として制定されたものであるところ、両条約は通常タンカーに係る油濁損害を対象としたものである¹⁴。

そこで、Ⅲ項において、タンカーについて、CLCおよびFCに基づく国際的汚染損害賠償・補償制度に関して、その創設・改正の経緯を概観し、環境損害の賠償・補償の範囲を考察する。すなわち、油濁賠償法は、CLCおよびFCの国内法であることから、両条約の下での汚染損害における環境損害の賠償・補償制度について考察することによって、油濁賠償法の下でのタンカー油濁損害に環境損害が含まれるかどうかの有無および含まるとした場合の範囲が明らかとなるのである（以上、本号）。

Ⅳ項では、タンカー以外の一般船舶について、燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約¹⁵（以下「バンカー条約」という）の下での賠償制度を考察したうへ、油濁賠償法の下での一般船舶油濁損害における環境損害の賠償制度を考察する。また、国際的汚染損害賠償・補償制度において

は、責任を一定の限度額に制限するという一般の不法行為法にはない特徴的な制度が存在することから、Ⅴ項において、船舶油濁損害に環境損害が含まれるとして、同制度が他の債権にどのような影響を及ぼすのかを考察する。最後に、Ⅵ項において、OPAの下での自然資源損害に係る賠償・補償制度との比較考察を行い、むすびに代える。

Ⅱ 賠償・補償範囲の見地からみた船舶油濁損害における環境損害の内容

1 わが国において環境損害の概念は、法律上の定義がないため、その意味するところは必ずしも統一されているわけではない。この点について、大塚直教授によれば、「環境損害には2つの意味があり、「環境影響に起因する損害一般」を「広義の環境損害」といい、「環境影響起因の損害のうち、人格的利益や財産的利益に関する損害以外のもの」を「狭義の環境損害」といい、後者は「環境損害から伝統的な損害を除いたもの（環境自体に対する損害）」とされる¹⁶。これは、環境損害の意味付けのための説明概念であると解される。そして、「環境損害として問題となるものとして」、①「環境回復措置の費用（環境回復のために行政が実際に払った費用）」（後記Ⅲ2(1)参照）、②「環境予防の費用（例えば、タンカー事故で石油が流出するおそれがあったとき、措置をとる費用）」、③「生態系（に対する）損害（により）失われた使用価値など」、④「環境損害の算定費用、環境回復措置の計画策定費用」が挙げられている¹⁷。これは、環境損害を賠償・補償範囲の見地から見た場合に問題となる費用ないしは損害を示したものと解される。環境損害について、賠償・補償範囲の見地から見たとき、一見すると狭義の環境損害（すなわち環境自体に対する損害）の賠償は③のみを問題とすると解することもできそうである。しかし、環境自体に対する損害が発生する前にこれを予防することや、環境汚染が生じた場合にこれを回復すること、環境損害の有無および内容について調査等することは、「環境の保全」（環境基本法1条および3条参照）そのものあるいはそれに密接に関連すると言い得る。そうだとすれば、狭義の環境損害についても、その賠償・補償範囲としては①ないし④の各費用を問題とすることができると解される¹⁸。

2 これをさらに船舶油濁損害について検討する。
(1) まず、前記①については、海難事故により船舶から油が流出したことにより海洋環境汚染が生じた場合にこれを回復するために必要となる措置に係る

費用が考えられる。より具体的には、流出した油の回収・清掃に関する措置として、「オイルフェンスの展張、集油船による集油、油膜凝縮剤の散布、油沈降剤の散布、油分散剤（表面活性剤・乳化剤）の散布など」¹⁹を挙げることができると考えられる。かような措置に係る費用は、合理性や必要性といった他の一般的要件を充足すれば浄化措置（clean-up measures）費用として国際油濁補償基金による補償の対象となるものである。浄化措置に係る費用は、CLCおよびFCの下で、国際油濁補償基金の実務上従来から補償の対象とされてきた費用であるところ²⁰、同基金の発行する請求の手引き²¹の中では環境損害とは項目を分けて説明されている。もっとも、環境回復措置は、CLCおよびFCの下では、92CLC 1条6項(a)但書および92FC 1条2項に根拠を有するものと解されるが、浄化措置と概念上区別することは困難であると思われる。すなわち、このような浄化措置は汚染された海洋環境の回復にも寄与すると解されるから、ある一定の浄化措置が実質的には環境回復措置にも該当する場合もあると考えられる。なぜなら、例えば、油に汚染された鳥類、哺乳類や爬虫類を捕獲し油を拭き取りリハビリテーションを行うといった措置は、請求の手引きにおいては浄化措置として位置付けられているが²²、同時に海洋環境の一要素をなす生物の回復のために必要な措置として考えることができるからである。従って、環境回復措置は、浄化措置と相当程度重なり得るものであると考えられる（なお、本稿の文脈においては、国際油濁補償基金の実務上の概念として「浄化措置」の用語を用いる場合を除き、「環境回復措置」の用語を用いる。）。

(2) 次に、前記②については、海難事故が発生して油による海洋環境に対する損害が生じるおそれがある場合にこれを防止しまたは最小限にするための合理的な措置に係る費用が考えられる。より具体的には、船舶からの油の流出防止措置として、「船体破損箇所の応急修理、損傷タンクからの積荷油の移送・瀬取り、損傷船体の移動・破壊、積荷油の焼却」²³などを挙げることができると考えられる。防止措置（preventive measures）（92CLC 1条6項(b)および同条7項）に係る費用についても、国際油濁補償基金による補償の対象となり得るものである。ただ、これも環境自体に対する損害を予防するための措置（以下「予防措置」という）と概念上区別することは困難であり、両者が相当程度重なり得ることは前記①と同様と考えられる。

(3) また、前記③については、例えば、海洋環境において生息する魚類や鳥類といった動植物が海洋汚染によって損傷を受けた場合にその価値の喪失ないしは減少を環境損害として捉えることが考えられる。すなわち、損傷した自然資源が損傷前の状況に回復するまでには一定の期間を要することから、その間の自然資源の喪失または悪化を暫定的損失（interim losses）²⁴として環境損害の③の内容に位置付けることができる。

(4) さらに前記④については、油汚染による海洋環境に対する損害の性質・内容・範囲を調査する場合に係る費用が考えられる（以下「調査費用」という）。

(5) 前記①②については、CLCおよび油濁賠償法の下で賠償の対象とされていることは既に指摘されているが²⁵、本稿においては、これら条約や法律の制定・改正経緯や過去の事案に言及しつつ、タンカー油濁損害と一般船舶油濁損害とに分けて考察を更に進めるものである。

Ⅲ タンカー油濁損害における環境損害の賠償・補償制度

1 タンカーに係る国際的油濁損害賠償・補償制度の創設と改正の経緯²⁶

(1) 69CLCおよび71FC

CLCおよびFCの成立は、1967年3月にリベリア船籍のトリリー・キャニオン号がイギリスのコーンウォール南西沖のシリー群島付近において座礁し、大量の原油が流出し、これによる海洋汚染がイギリスのみならずフランスにも及んだという油濁事故に端を発する²⁷。このトリリー・キャニオン号事件の被害国であったイギリスおよびフランスの要請により、当時の政府間海事協議機関（IMCO、現在の国際海事機関（IMO））の下での検討の結果、1969年に69CLCが、1971年に69CLCを補足する71FCがそれぞれ成立した。69CLCは1975年6月に、71FCは1978年10月にそれぞれ発効した²⁸。

日本は、両条約の国内法として油濁賠償法を1975年に制定したうえ、1976年に両条約にそれぞれ加入および批准した²⁹。CLCは、ばら積みの油を貨物として海上輸送するための船舶（すなわち通常はタンカー³⁰）からの油の流出または排出により汚染損害を被った者に対する適正な賠償を確保することを目的として成立した条約である³¹。CLCの下で船舶所有者³²は責任当事者として汚染損害について免責事由³³が存在する場合を除き一定の責任限度額（69CLC 5条1項）³⁴まで厳格責任³⁵（CLC 3条1項）

かつ一定の場合に連帯責任（CLC 4条）を負い、その責任を担保するために締約国に登録されており、かつ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は責任保険その他の金銭上の保証を維持しなければならない（92 CLC 7条1項）。

そして、FCは、CLCの下での船舶所有者による油濁被害者に対する汚染損害の賠償が不十分あるいは不能である場合（例えば、船舶所有者が無資力で金銭上の保証も十分でない場合（FC 4条1項(b)）や、汚染損害が船舶所有者の責任限度額を超える場合（FC 4条1項(c)）など）に補償を行うための国際油濁補償基金を設立し同基金によって一定の限度額（69 CLCに基づく賠償額との合計額が4億5000万フラン（71 FC 4条4項(a)）まで油濁被害者に対する補償を行うことを目的として成立した条約である³⁶。なお、FCは、CLCを補足するものであることから³⁷、タンカーからの油の流出または排出による汚染損害の補償を前提とする（すなわち、タンカーではない一般船舶からの燃料油の流出または排出による汚染損害については補償できない³⁸）。

(2) 1976年議定書

69 CLCおよび71 FCは、船舶所有者の責任限度額や賠償・補償の限度額については金価格をベースとしたフランで表示されていた。しかし、フランから国内通貨への換算に困難を生じ、1976年議定書によって、CLC・FC共に、特別引出権（Special Drawing Rights、以下「SDR」³⁹という）表示に切り換わったとされる⁴⁰。同議定書は、CLCについては1981年4月に、FCについては1994年11月にそれぞれ発効した。日本は1994年8月に同議定書にそれぞれ加入した。

(3) 1984年議定書および1992年議定書

その後、1978年3月にフランスのブルターニュ海岸でアモコ・カジス号事件が発生し、また、損害額がFCの補償限度額を超える最初の油濁事故とされるタニオ号事件⁴¹が1980年3月にフランスのブルターニュ沖で発生した。このような油濁事故を契機として、69 CLCおよび71 FCの下での賠償・補償限度額の引き上げ等のため、1984年議定書が採択された⁴²。しかし、同議定書は、アメリカ合衆国が加入しなかったことが主たる理由となり、発効には至らなかった⁴³。そこで、発効条件を緩和した1992年議定書が同年11月に採択され、92 CLC・92 FC共に、1996年5月に発効した。日本は1994年8月に同議定書にそれぞれ加入した。

69 CLCおよび71 FCの制度内容は基本的に92

CLCおよび92 FCにも引き継がれたが、対象船舶の定義⁴⁴、汚染損害の定義、地理的適用範囲⁴⁵、賠償・補償限度額⁴⁶などの点について改正が行われた⁴⁷。特に汚染損害の定義については、69 CLC 1条6項および71 FC 1条2項では、「油を輸送している船舶からの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又は損害をいい、防止措置の費用及び防止措置によって生ずる損失又は損害を含む」⁴⁸と規定されていたのに対して、1984年議定書、92 CLC 1条6項および92 FC 1条2項では、「油を輸送している」が削除され⁴⁹、「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、実際にとられた又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。」⁵⁰が追加された⁵¹。

(4) 2000年簡易改正

92 CLCの下での船舶所有者の責任限度額は、1事故について、5000トン以下の船舶については300万SDR、5000トンを超える船舶については300万SDRに5000トンを超えるトン数につき1トン当たり420SDRで計算した金額を加えた金額（但し、上限は5970万SDR）とされていた（92 CLC 5条1項）。そして、92 FCの下での国際油濁補償基金による補償限度額は、1事故について、（92 CLCの下での船舶所有者による賠償額と併せて）1億3500万SDR（但し、3締約国の領域内で受け取られた抛出油の量が年間6億トン以上の期間がある場合には、当該期間中の事故につき、2億SDR（92 FC 4条4項(c)）とされていた（92 FC 4条4項(a)）。

ところが、1999年12月12日にマルタ船籍のタンカー・エリカ号がフランス大西洋沖で荒天に見舞われその船体が折損し大量の油が流出して深刻な海洋汚染を生じたという事件が起きた⁵²。かかる事件を契機に、2000年の簡易改正手続によって、92 CLCの下での船舶所有者の責任限度額は、1事故について、5000トン以下の船舶については451万SDR、5000トンを超える船舶については451万SDRに5000トンを超えるトン数につき1トン当たり631SDRで計算した金額を加えた金額（但し、上限は8977万SDR）に引き上げられた⁵³。また、92 FCの下での補償限度額も、2億300万SDR（但し、3締約国の領域内で受け取られた抛出油の量が年間6億トン以上の期間がある場合には、当該期間中の事故につき、3億74万SDR）に引き上げられた⁵⁴。

(5) 2003年議定書⁵⁵

さらに、2003年議定書によって、国際油濁補償追加基金が創設され、1事故について、(92 C L Cの下で船舶所有者が支払う責任限度額の範囲内での賠償額および92 F Cの下での限度額の範囲内での補償額と併せて) 7億5000万 S D Rを上限とする補償が可能となった⁵⁶。同議定書は2005年3月に発効した。日本は、同議定書に2004年7月に加入した。これにより、第一次的には船舶所有者がC L Cの下での責任限度額の範囲内で賠償を行い、第二次的には、国際油濁補償基金がF Cの下で補償を行い、さらに、2003年議定書によって創設された追加基金が補償を行うという、3段階の賠償・補償制度が構築された⁵⁷。

2 タンカー油濁損害における環境損害の賠償・補償範囲⁵⁸

タンカー油濁損害の賠償・補償範囲として具体的には、国際油濁補償基金の発行に係る請求の手引きによれば、①浄化措置に係る費用、②防止措置に係る費用(92 C L C 1条6項(b)および7項)⁵⁹、③財産損害(property damage)⁶⁰、④間接損失(consequential loss)⁶¹、⑤純経済的損失(pure economic loss)⁶²、⑥環境損害(environmental damage)、⑦アドバイザーの利用(use of advisers)に係る費用が挙げられている⁶³。本項においては、請求の手引きにおいて項目として掲げられている⑥環境損害について、講学上の見地からその賠償・補償範囲を考察する。なお、①浄化措置および②防止措置は後記の(1)環境回復措置および(3)予防措置にもそれぞれ関連する。

(1) 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(環境回復措置)に係る費用

前記の通り、1984年議定書(未発効)において、汚染損害の定義に、「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。」⁶⁴との文言が追加され⁶⁵、それが、発効した92 C L C 1条6項(a)但書および92 F C 1条2項にも引き継がれた。これにより、環境損害に対して一定の範囲で賠償・補償が可能であることが明示された。

もっとも、前記の文言のみではいかなる基準で賠償・補償がなされるか必ずしも明らかではない。この点に関して、92 C L Cおよび92 F Cの成立後の1994年10月に開催された国際油濁補償基金の第17回総会(Assembly)において、環境損害に関する補償請求の容認基準についての事務局長の覚書⁶⁶等に基づき作業部会(Working Group)が作成し同総会に

提出した報告書⁶⁷が処理基準として合意された⁶⁸。当該報告書によると、環境の回復に係る措置に対する補償が認められるためには以下の基準を満たさなければならないとされた。すなわち、①当該措置に係る費用が合理的であること、②当該措置に係る費用は達成された結果または合理的に期待できる結果に対して不均衡ではないこと、③当該措置が適切であり成功の合理的な見込みを提供すること、であった⁶⁹。そして、合理性の判断については、当該措置が取られた時点で入手可能な情報から客観的に判断するとされた⁷⁰。国際油濁補償基金は、同基金に対する補償を請求する際の実務上の指針として、請求の手引きを発行しているが⁷¹、かかる基準は1998年6月付けの請求の手引きに反映された。

さらに、2004年10月の総会によって採択された2005年4月付けの請求の手引きおよび2007年6月に改正された2008年12月付けの請求の手引き⁷²によると、上記基準は以下のように改められている。すなわち、①当該措置が再生の自然過程を著しく促進させる見込みがある(likely)べきこと、②当該措置が、当該事故の結果としてのさらなる損害(further damage)の防止(prevent)を追求すべきものであること、③当該措置は、できる限り、他の生息地の劣化(degradation)をもたさず、他の自然資源または経済的資源に対して悪影響を及ぼすべきものでないこと、④当該措置が技術的に実行可能(feasible)であるべきこと、⑤当該措置に係る費用は、当該損害および達成される見込みのある便益(benefit)の範囲およびその期間に照らして不釣り合いであるべきではないこと、という基準を満たす場合に限り補償の適格があるとされている⁷³。

このように見てみると、環境損害に関する回復のための合理的な措置費用が国際油濁補償基金によって補償される要件は極めて厳格であることがわかる。ただ、浄化措置(例えば、海岸線(shorelines)や海岸設備(coastal installations)の浄化作業や、回収した油や油濁廃棄物の処分作業など⁷⁴)に係る費用は国際油濁補償基金による補償の対象となり得るところ、当該措置は汚染された海洋環境の回復にも寄与するものと考えられる。その意味で、ある一定の浄化措置が実質的には環境回復措置にも該当する場合があり、両者は相当程度重なり得るものと解される。そうすると、環境回復措置に対する補償要件が前記①乃至⑤のとおり厳格であるとしても、浄化措置費用に対して補償がなされた事案が多数存在することに鑑みれば、環境回復措置に対する補償も実質的に

は行われて来た」と解することもでき、必ずしも海洋環境の保護に悖るといふことにはならないと考えられる。すなわち、実際には、浄化措置を通じて海洋環境の保護が一定程度図られて来た」と見ることができる。

(2) 利益の喪失

また、汚染損害の定義に関する前記の「(環境の悪化による利益の喪失に関するものを除く。)」との文言に関して、前記1994年第17回総会に提出された作業部会の前記報告書には、沿岸もしくは海岸関連活動による収入に直接依拠する者(漁業者、ホテル業者、飲食店経営者)が被った海洋環境に対する損害により生ずる利益の喪失も、当該損害の数量化可能な要素(quantifiable elements)⁷⁵に関する補償請求として認められることが言及されている⁷⁶。例えば、1997年2月にヴェネズエラ湾のマラカイボ運河においてギリシャ船籍のタンカー・ニソス・アモーゴス号(Nissos Amorgos)が座礁し約3600トンの原油が流出したという事件においては、海洋環境に対する汚染に起因する経済的損失に関する補償請求がなされた⁷⁷。国際油濁補償基金は、エビ加工業者や漁業者によるエビの捕獲量の減少に伴う経済的損失の補償請求は原則として容認可能である旨を決定したとされている⁷⁸。ただ、かかる経済的損失は、前記の間接損失あるいは純経済的損失として位置づけることが可能であり、これを環境損害の賠償・補償範囲として位置づけることには疑問がないではない⁷⁹。

(3) 予防措置に係る費用

防止措置に係る費用がタンカー油濁損害の賠償・補償範囲に含まれることは前記の通りであり、環境損害についても同様と考えられる。すなわち、汚染損害に環境損害が含まれる以上(92CLC1条6項(a)但書)、環境損害をもたらす重大かつ急迫した脅威が存在すれば(92CLC1条8項参照)、これを予防する措置に係る費用は理論上賠償・補償の対象になり得ると考えられる(92CLC1条6項(b)および92FC1条2項参照)⁸⁰。ただ実際上は、防止措置費用に対する補償がなされた事案は見受けられるが、これを「環境損害(environmental damage)」との用語を明示して国際油濁補償基金による補償が認められたという事案は明確には見受けられない⁸¹。もっとも、この点の評価は前記(1)と同様であり、防止措置(例えば、「船体破損箇所の応急修理、損傷タンクからの積荷油の移送・瀬取り、損傷船体の移動・破壊、積荷油の焼却」⁸²)も海洋環境の保護に寄与するものとして、予防措置と相当程度重なり得ると考えられる。

そうだとすれば、防止措置に係る費用に対する補償がなされた事案が多数存在することに鑑みれば、予防措置に係る費用に対する補償も実質的には行われて来た」と解することもでき、必ずしも海洋環境の保護に悖るといふことにはならないと考えられる。すなわち、実際には、前記の浄化措置と同様、防止措置を通じて海洋環境の保護が一定程度図られて来た」と見ることができる。

(4) 調査費用

調査費用については、条約上の明記はないが、前記作業部会の報告書においても⁸³、最新の請求の手引きにおいても言及されている。すなわち、油濁による環境損害の性質や範囲を把握し回復措置が必要かつ実行可能かどうかを決定するためには調査(studies)が必要となる場合があることから、油の流出・排出後(post-spill)の調査に係る費用は賠償・補償の対象となり得る⁸⁴。但し、条約における汚染損害の定義に該当する損害に関する調査であること、信頼性があり有用性のある情報を提供する見込みがあることが前提となる⁸⁵。また、調査は、専門的技術、科学的厳密性、客観性および均衡に従いなされなければならないとされる⁸⁶。なお、調査により、重大かつ長期的な環境損害が発生しなかったこと、あるいは回復措置が必要でないことが明らかとなったという事実だけでは、調査費用の補償が排除されることにはならないとされる⁸⁷。

(5) 海洋環境における価値の喪失ないしは減少

他方、CLCおよびFCの下では、生態系の失われた価値を一定の方法により金銭的に評価しこれを損害額として賠償・補償の範囲に含めることはできないとされる⁸⁸。これは、CLC1条6項(a)但書および92FC1条2項の文言ならびに船舶油濁損害を被った者(persons)に対する適正な賠償・補償の確保という両条約の趣旨にもよると解される。

これに関連する事件として、1979年2月に旧ソ連で発生したアントニオ・グラシム号事件を挙げることができる。すなわち同事件においては旧ソ連のリガ地方裁判所はメトディカと呼ばれる計算式を用いて算出された損害額を認容したとされる⁸⁹。これに対して、1980年10月の国際油濁補償基金第1回臨時総会において、「国際基金により支払われるべき補償の額の評価は、理論的モデルに従って計算された損害の抽象的量を基礎としてなされるべきではない」旨の決議⁹⁰がなされた。これにより、海洋環境における価値の喪失ないしは減少が国際油濁補償基金の実務上も補償の範囲に含まれないことが明らかとなっ

た。

もっとも、1985年3月にイタリアのメシーナ海峡においてギリシャ船籍のタンカー・パトモス号がスペイン船籍のタンカーと衝突し原油約700トンが流出したとされるパトモス号事件において、イタリア政府は環境損害として50億リラの補償を請求した⁹¹。これに対して、国際油濁補償基金は前記1980年第1回臨時総会における決議に照らしイタリア政府の請求を拒否し、第一審裁判所も当該請求を棄却した⁹²。これに対して、控訴裁判所は、第一審裁判所の判断を破棄し、環境損害はCLCによる賠償の対象になると判断しイタリア政府の請求を一部認容(21億リラ)し、海洋環境の価値の減少に対する賠償を認めたとされる⁹³。かかる請求が認められた背景には、イタリアは、当時69CLCおよび71FCの締約国であったものの84年議定書および92年議定書の締約国ではなかったことから⁹⁴、当該控訴裁判所が環境損害の解釈に両議定書1条6項(a)但書における環境損害の文言による影響を受けなかったものと解されること、1992年議定書が発効したのが1996年5月であるところ当該控訴裁判所の最終的な判決は1994年12月に下されたこと⁹⁵から判決に当たり同議定書の影響を受けなかったと思われること、およびイタリア国内法の存在⁹⁶があるものと解される。従って、当該控訴裁判所の判決を前提としても、92CLCおよび92FCの下では、このような海洋環境におけるその価値の喪失ないしは減少について賠償・補償請求を行うことができないと解される。パトモス号事件において、当時イタリアが仮に84年議定書または92年議定書の締約国であったとすれば控訴裁判所が第一審と同様イタリア政府の請求を認めなかった可能性はあろう⁹⁷。

また、1991年4月にキプロス共和国船籍のタンカー・ヘーブン号がイタリアのジェノア沖において爆発・炎上・沈没し、イタリア、モナコ、およびフランスに油汚染が及んだというヘーブン号事件⁹⁸において、イタリア政府は、環境損害の賠償・補償を請求したが⁹⁹、1999年3月に和解により解決された¹⁰⁰。その和解条項6条によると、国際油濁補償基金は69CLCおよび71FCの下では環境損害の賠償を求める権利は存在しないことを再確認し、イタリア政府は、両条約の下でも環境損害の賠償を求める権利を再確認している。よって環境損害の賠償請求権の存否については互譲がなされていないため、国際油濁補償基金によって支払われた補償は環境損害とは関連がなかったものとされている¹⁰¹。

このように、現在の国際油濁補償基金の実務の下では、海洋環境における価値の喪失ないしは減少を一定の理論的方法に基づき金銭的に評価しこれを損害額とした補償は認められていない。ただ、Nicholsによれば、「国際的補償制度は、油の流出による経済的影響を受けた被害者の補償に焦点を合わせる傾向にあったが、過去25年の経験から、締約国は、特に環境に対する汚染の影響について、国際的補償を社会のニーズに適合させることに意欲的かつ可能であることが示された。」また、「現在の法的枠組みの下では環境損害に係る補償の範囲が広げられる可能性は低い一方、作業部会は、92年条約をこの重要な分野(環境損害に係る補償の範囲)にその適用を広げるよう改正されるべきかどうか今後考慮するかもしれない。」(括弧内筆者注記)との指摘がなされている¹⁰²。海洋環境の保護という見地から、その価値を適切に評価・算定することの意義は否定できず、この点は今後の検討課題ではある。ただ、これを賠償・補償の範囲に含めるためには条約の改正が必要となるだけでなく、評価・算定のための統一的な基準の策定が必須となるため、これには相当な困難を伴うものと解される。

(6) 以上のように、CLCおよびFCに基づくタンカーに係る国際的油濁損害賠償・補償制度の下でも、環境損害は理論上一定程度賠償・補償範囲に含まれると解される(すなわち、①環境の悪化に関して回復のために実際にとられたまたはとられるべき合理的な措置に係る費用、②予防措置に係る費用、③調査費用)¹⁰³。そして、環境損害に関連して請求がなされた事案は複数存在し¹⁰⁴、③調査費用については国際油濁補償基金による補償が認められた事案も存在するように見受けられるが¹⁰⁵、①②に関して国際油濁補償基金の実務においてこの請求を「環境損害(environmental damage)」との用語を明示して実際に補償が行われたという事案は明確には見受けられない¹⁰⁶。もっとも、前記の通り、国際油濁補償基金の実務上も補償の対象とされる浄化措置や防止措置は、環境回復措置や予防措置と実質的に重なり得るものであることから、浄化措置や防止措置に係る各費用に対して実務上補償が行われてきたということに対しては、海洋環境の保護の見地からも、一定程度積極的に評価することができよう。

3 船舶油濁損害賠償保障法

前記の通り、油濁賠償法は、CLCおよびFCの国内法として1975年に制定されたものであり、CLCおよびFCと同様に数度の改正を経ている。2004

年の改正までは、対象船舶をばら積みの油の海上輸送のための船舶類（すなわち通常、タンカー）¹⁰⁷として、これによる油濁損害の賠償を保障しもって油濁被害者の保護を図ることを目的としていた（油濁賠償法1条参照）。同年の改正後は、タンカーのみならず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保障制度をも規定するに至った。いずれについても責任原理は厳格責任である（油濁賠償法3条1項および同法39条の2第1項）。

タンカー油濁損害とは、タンカーから流出し、または排出された油による汚染（貨物として積載されていた油または燃料油による汚染に限る。）により生ずるCLCの締約国の領域（領海を含む）内または排他的経済水域等内における損害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（油濁賠償法2条6号イおよびロ）と規定されており、CLC1条において規定されている汚染損害の定義とほぼ同様である。環境損害については、明示的な規定はない。しかし、前記I項において述べたとおり、油濁賠償法のうちタンカー油濁損害に係る賠償保障制度はCLCおよびFCに基づく国際的油濁賠償・補償制度を国内法化したものである。このことに鑑みれば、CLCおよびFCの下での汚染損害に環境損害が含まれることが前記考察のとおり明らかとなった以上、タンカー油濁損害の中に環境損害も含まれると解してよい。また、その賠償・補償範囲についても、前記の検討と同様であり、環境損害に係る①回復措置費用、②予防措置費用、③調査費用は賠償・補償範囲に含まれると解される。次項では一般船舶油濁損害における環境損害の賠償制度について検討する。

（未完）

*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。

¹ 不法行為の成立要件として、権利侵害が挙げられているが、これは違法性であるとする見解が有力である。すなわち、「民法の今日の指導原理からいえば、不法行為の要件である権利侵害は、要するに違法に他人に損害を加える行為（違法行為）という意味に解さなければならないことになる」とされている（我妻榮・有泉亨・清水誠・田山輝明『我妻・有泉コンメンタール—民法総則・物権・債権—（第2版）』（日本評論社、2008年）1316頁）。かかる違法性論の下では、この要件の成否を、「侵害される利益の性質と侵害する行為の態様の両面から相関的に判断」とされ（我妻ほか・前掲コンメンタール1316頁）、そうだとすれば、一定の権利あるいは利益に対する侵害を前提に、これと侵害行為との相関性によって違法性が判断されると解される。

なお、2004年の民法改正により、民法709条に「法律上保護される利益」が付加されたが、これは「従来の違法性論の反映である」（近江幸治『民法講義IV事務管理・不当利得・不法行為（第2版）』（成文堂、2007年）132頁）と考えられている。民法改正についての議論は、本稿では割愛する。

² The Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act of 1980 (Pub. L. No. 96-510, 94 Stat. 2767 (1980)) ; 42 U.S.C. §§ 9601-9675. CERCLAは、その後の1986年に the Superfund Amendments and Reauthorization Act (Pub. L. No. 99-499, 160 Stat. 1615(1986)) によって改正された。さらに、1996年には、the Asset Conservation, Lender Liability, and Deposit Insurance Protection Act (Pub. L. No. 104-208, 110 Stat. 3009 (1996)) により、1999年には、the Superfund Recycling Equity Act (Pub. L. No. 106-113, 113 Stat 1536 (1999)) によって、2002年には、the Small Business Liability Relief and Brownfields Revitalization Act (Pub. L. No. 107-118, 115 Stat. 2356 (2002)) によって各改正された。後3者の法律は、主にCERCLAの下での潜在的責任当事者の責任を一定程度軽減することを意図したものである。CERCLAの改正に関する簡潔な説明については、MICHAEL B. GERRARD AND JOEL M. GROSS, AMENDING CERCLA, 1-3 (2006) 参照。

³ The Oil Pollution Act of 1990 (Pub. L. No. 101-380, 104 Stat. 484 (1990)). 33 U.S.C. §§ 2701-2762.

⁴ CERCLAについては、42 U.S.C. § 9607 (a) (C)において、OPAについては、33 U.S.C. § 2702 (b) (2) (A)においてそれぞれ規定されている。

⁵ Directive 2004/35/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on Environmental Liability with regard to the Prevention and Remedying of Environmental Damage. 和訳については、大塚直・高村ゆかり・赤淵芳宏「環境損害の未然防止および修復についての環境責任に関する2004年4月21日の欧州議会および理事会の指令2004/35/EC」季刊環境研究139号（2005年）141頁以下参照。

⁶ 各制度の根拠について、CERCLAおよびOPAは、公共信託理論に基づき、EU指令は汚染者負担原則に基づくとされる。大塚直「環境損害に対する責任」ジュリ1372号（2009年2月）43頁および梅村悠「自然資源損害に対する企業の環境責任（2・完）」上智法学論集47巻3号（2004

年) 73 頁参照。

⁷ 大塚・前掲注 6) 42 頁以下 (特に 49 頁ないし 51 頁)、大塚直「環境修復の責任・費用負担について—環境損害論への道程」法教 329 号 (2008 年 2 月) 94 頁以下 (特に 102 頁および 103 頁)、大塚直「環境損害に対する責任」大塚直＝北村喜宣編『環境法学の挑戦 (淡路剛久教授・阿部泰隆教授還暦記念)』(日本評論社、2002 年) 77 頁以下、梅村悠「自然資源損害に対する企業の環境責任 (1) (2・完)」上智法学論集 47 卷 2 号 (2003 年) 19 頁以下 (特に 21 頁)、3 号 (2004 年) 45 頁以下 (特に 70 頁および 71 頁) 参照。また、国際法の見地からの論文として、高村ゆかり「国際法における環境損害—その責任制度の展開と課題」ジュリ 1372 号 (2009 年 2 月) 79 頁以下参照。

⁸ 大塚・前掲注 6) 46 頁。

⁹ 昭和 50 年 12 月 27 日法律第 95 号 (最終改正：平成 16 年 4 月 21 日法律第 37 号)。平成 16 年の改正前は油濁損害賠償保障法との名称であったが、同年の改正の際に船舶油濁損害賠償保障法に名称変更され、タンカー以外の一般船舶による油濁損害の賠償制度などが規定されるに至った。

¹⁰ 例えば、漁業や観光業に生じる逸失利益に係る損害賠償請求権や積荷に対する損害に係る賠償請求権などが考えられる。

¹¹ 環境損害責任制度をわが国に導入する場合の考慮事項の一つとして、修復中心のアプローチと金銭賠償中心のアプローチのどちらを採用するかという問題があり、大塚直教授は、前者のアプローチがとられるべきと主張する。大塚・前掲注 6) 51 頁。当該主張は首肯できるものであるが、前者が後者を或いは後者が前者を排する関係にあるわけではないと考えられる。すなわち、あくまで「中心」とするアプローチであり、修復中心のアプローチを採用するとしても、金銭賠償のアプローチが不要となるわけではないと思われる。筆者は本稿において船舶油濁損害における環境損害の賠償・補償制度を中心に考察するが、それは、後者中心のアプローチがとられるべきという立場を前提とするものではないことをお断りしておく。

¹² International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. 英和对訳については、運輸省海上交通局監修『最新油濁損害賠償保障関係法令集—英和对訳国際条約と国内法—』(成山堂書店、1998 年) 60 頁以下参照。なお、1992 年議定書によって改正された 92 C L C の英和对訳については、同 34 頁以下参照。

¹³ International Convention on the Establishment of An International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971. 英和对訳については、運輸省海上交通局・前掲注 12) 106 頁以下参照。なお、1992 年議定書によって改正された 92 F C の英和对訳については、同 66 頁以下参照。

¹⁴ 藤田・後掲注 26) 100 頁参照。

¹⁵ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001. バンカー条約の和訳については、井口俊明『「2001 年バンカー油による汚染損害の賠償に関する条約」について』海事法研究会誌 176 号 (2003 年 10 月) 11 頁以下参照。なお、バンカー条約は、タンカーを含む船舶一般を対象としてその燃料油の流出または排出による損害の賠償を確保することを目的としたものであって、タンカー以外の一般船舶を対象として限定したものであることに注意を要する。バンカー条約 1 条 1 項参照。

¹⁶ 大塚・前掲注 6) 42 頁。環境損害概念を論じた論稿として、前掲注 6 および 7 に掲げたものの他、松村弓彦「環境損害に対する責任制度の前提条件」環境管理 42 卷 12 号 (2006 年) 64 頁以下、蕨輪靖博「環境損害概念の意義について」環境管理 41 卷 2 号 (2005 年) 56 頁以下、一之瀬高博「環境損害の責任のしくみ」環境管理 40 卷 11 号 (2004 年) 59 頁以下などがある。

¹⁷ 大塚・前掲注 7) 環境法学の挑戦 79 頁。③については文言の若干の修正を行った。

¹⁸ なお、「回復措置費用や浄化費用を責任の対象に含めることは、間接的に『環境それ自体の損害』を責任の対象としているとも考えることができる。」との指摘として、高村・前掲注 7) 86 頁。

¹⁹ 小川洋一「油濁損害の防除措置費用についての補償」海上防災 117 号 (2003 年) 8 頁。

²⁰ See International Oil Pollution Compensation Funds (“IOPC Funds”), Annual Report 2008, ANNEX XXIV, XXV, available at http://www.iopcfund.org/npdf/AR08_E.pdf (last visited on Nov. 30, 2009)

²¹ IOPC Funds, Claims Manual (Dec. 2008 ed.) (“Claims Manual 08”), available at http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf (last visited on Nov. 30, 2009). 初期の請求の手引きの日本語版については、運輸省海上交通局・前掲注 12) 339 頁以下参照。

²² *Id.*, at 12.

²³ 小川・前掲注 19) 7 頁。

²⁴ 暫定的損失の説明につき、See Edward H.P. Brans, *Estimating Damages under the 2004 EC Directive on the Environmental Liability*, in MARINE RESOURCE DAMAGE ASSESSMENT: LIABILITY AND COMPENSATION FOR ENVIRONMENTAL DAMAGE (Frank Maes, ed., 2005), at 14. なお、梅村・前掲注 7) (2・完) 54 頁では、「当座の損失」として解説されている。

²⁵ 大塚・前掲注 7) 環境法学の挑戦 80 頁。

²⁶ C L C や F C の成立・改正経緯や制度内容の解説については、既に他の多くの論文で言及されているが、その中でも、例えば、谷川久『「油濁損害に対する民事責任に関する国際条約」について』海法会誌復刊 15 号 (1970 年) 42 頁以下、谷川久「海洋油濁損害補償基金条約の成立について」商事法務 583 号 (1972 年) 25 頁以下、谷川久「国際油濁損害補償制度の二十年」成蹊法学 28 卷 (1988 年) 41 頁以下、水上千之「船舶起因油濁損害に対する民事責任 (1) (2・完)」廣島法學 11 卷 1 号 (1987 年) 1 頁以下、2 号 (1988 年) 65 頁以下、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」日本海法会百年記念論文集第一輯 (財団法人日本海法会、2001 年) 153 頁以下、藤田友敬「海洋環境汚染」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) 89 頁以下が特に参考になる。

²⁷ トリー・キャニオン号事件の詳細については、谷川・前掲注 26) 海法会誌復刊 15 号 43 頁および 44 頁および谷川久「油濁損害の賠償・補償制度について」損害保険研究 59 卷 (1997 年) 272 頁ないし 274 頁参照。

²⁸ 但し、71 F C は、2002 年 5 月 24 日をもって失効し、当該日以降に発生した事故については適用されないが、この

ことは71 F Cに基づく71年基金が直ちに消滅することを意味するものではない。IOPC Funds, Annual Report 2008, *supra* note 20, at 29.

²⁹ 両条約の発効年月日やわが国の加入・批准状況については、運輸省海上交通局・前掲注12) 353頁参照。また、各国の加入・批准状況については、*See International Maritime Organization ("IMO"), Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of Which the International Maritime Organization or Its Secretary-General Performs Depository or Other Functions, available at*

<http://www.imo.org/> .

³⁰ IOPC Funds, Claims Manual 08, *supra* note 21, at 11. なお、タンカーの概括的説明や写真については、池田良穂『船の最新知識』(ソフトバンククリエイティブ株式会社、2008年) 42頁および43頁参照。

³¹ C L C前文；*See IMO, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, available at* <http://www.imo.org/>.

³² 船舶の所有者として登録されている者または登録がない場合には船舶を所有する者。C L C 1条3項。

³³ ①戦争行為や自然災害など、②損害をもたらすことを意図した第三者の作為または不作為、③行政機関の航行援助施設の維持の過失など(以上、C L C 3条2項)、④油濁被害者の損害をもたらすことを意図した作為もしくは不作為または過失による場合の全部または一部の免責(C L C 3条3項)。④は「過失相殺的处理」と説明される。藤田・前掲注26) 93頁。

³⁴ 但し、事故が所有者自身の過失によって生じた場合には、責任を制限することはできないとされていた。69 C L C 5条2項。この点は、92 C L C 5条2項により、所有者は、汚染損害をもたらす意図をもってまたは無謀かつ汚染損害の生ずるおそれのあることを認識して行った場合には、責任を制限することができないと改正された。

³⁵ 厳格責任とは、「行為者の故意・過失の立証を要せず、発生した結果について不法行為責任を負わせる」考え方である。田中英夫編『英米法辞典』(東京大学出版会、1991年) 816頁。すなわち無過失責任である。

³⁶ *See IMO, International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, available at* <http://www.imo.org/>. 但し、汚染損害が戦争行為等による場合(F C 4条2項(a))や請求者が1以上のタンカーに係る事故により損害を被ったことを証明できない場合(同条項(b))などは、国際油濁補償基金は補償義務を負わない。

³⁷ *Id.*

³⁸ 拙稿「バンカー条約の発効と一般船舶による油濁損害の補償制度についての考察」海事法研究会誌202号(2009年2月) 33頁参照。

³⁹ SDRは、国際通貨基金その他の国際油濁補償基金において計算単位として使用され、その価値は、国際通貨基金により毎日揭示される。*See International Monetary Fund, SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days, available at*

http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

(last visited on Nov. 30, 2009). これによると、2009年11月20日現在、1 SDRは141円(小数点以下切り捨て)とされている。

⁴⁰ *See IMO, supra* note 31 and 36.

⁴¹ タニオ号事件の説明については、谷川・前掲注26) 成蹊法学28巻68頁ないし70頁参照。

⁴² *See IMO, supra* note 31 and 36. 同議定書に関する採択に至る詳細な経緯の説明については、櫻井玲二「国際海事機関による油濁二条約の改訂」海法会誌復刊28号(1984年) 3頁以下参照。これによれば、わが国は、(限度額の引き上げについて)「一部の国の重い負担により、特定の地域に巨額の補償を行うことになる」ため、同議定書の採択にあたり棄権したとされている。同21頁。

⁴³ *See IMO, supra* note 31 および藤田・前掲注26) 103頁注(24)参照。さらに詳細な経緯の説明については、谷川・前掲注26) 成蹊法学28巻77頁ないし78頁参照。

⁴⁴ 69 C L C・71 F Cでは、ばら積みの油を貨物として現に輸送している船舶を対象としていたが、92 C L C 1条1項・92 F C 1条2項では、これに加えて、貨物としてのばら積み油の輸送後の航海中も、その残留物が船舶内ないことが証明されない限り、対象船舶となる。

⁴⁵ 領海を含む領域に加え、国際法に従って設定された締約国の排他的経済水域において発生した汚染損害をも対象とすることとなった。92 C L C 2条および92 F C 3条。

⁴⁶ 後掲(4)参照。

⁴⁷ 69 C L C・71 F Cと92 C L C・92 F Cの比較については、運輸省海上交通局・前掲注12) 354頁参照。また、主な改正点は、高村・前掲注7) 82頁および83頁においても簡潔に指摘されている。

⁴⁸ 運輸省海上交通局・前掲注12) 60頁。

⁴⁹ これにより、前記のとおり、ばら積み油を貨物として現に輸送していなくとも、その輸送後の航海中のタンカーも当該油の残留物が船舶内ないことが証明されない限り対象船舶となる(92 C L C 1条1項)。従って、貨物としてのばら積み油を輸送後航海中のタンカーに海難事故が生じて当該タンカーから燃料油が流出した場合も92 C L C および92 F Cの適用が可能となる。これに対してタンカーではない一般船舶から燃料油が流出した場合には、両条約の適用はないと解される。

⁵⁰ 運輸省海上交通局・前掲注12) 36頁。

⁵¹ 1984年議定書に環境損害の文言を規定するに至った経緯の説明については、櫻井・前掲注42) 36頁ないし40頁参照。これによれば、環境損害を条約に明示する提案を行ったのは、欧米諸国のうちポーランドとされる。同37頁。

(すなわち、「IMO法律委員会での審議で、ポーランドは、『海洋環境の損害(impairment)および船舶の外部でいづれかの者が被った海洋環境の損害の結果としての経済的損失』を汚染損害の中を含めることを提案し」とされる。水上・前掲注26) 11巻2号92頁の注108。)そして、英国が但書として規定する提案を行い、改善のうえかかる文言に至ったようである。櫻井・前掲注42) 39頁参照。

⁵² エリカ号事件の説明とその後のIMOにおける限度額引き上げの経緯については、落合・前掲注26) 155頁、156頁および162頁参照。

⁵³ IOPC Funds, *Resolution: Adoption of Amendment of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, available at* <http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf> (last visited on Nov. 30, 2009).

⁵⁴ IOPC Funds, *Resolution: Adoption of Amendment of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971*, available at <http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf> (last visited on Nov. 30, 2009).

⁵⁵ 同議定書の採択に至る経緯などについては、落合誠一「国際的石油汚染賠償・補償制度の新展開」ジュリ 1253 号 (2003 年) 163 頁以下参照。

⁵⁶ 同議定書 4 条 2 項(a)。See IMO, *supra* note 36.

⁵⁷ なお、国際油濁補償基金の主たる財源となるのは暦年中に総量 15 万トンを超えて抛出油を受け取った油受取者 (すなわち主には石油の輸入業者) による抛出金とされる (92 F C 10 条 1 項および 2003 年議定書 10 条 1 項)。(追加基金にかかる 2003 年議定書により) 油受取者に多大な経済的負担を課していることの問題点は既に指摘されているところ (落合・前掲注 55) 169 頁)、これに対して、国際 P & I グループは、かかる問題に取り組むべく、2006 年に、小規模タンカー油濁補償契約 (S T O P I A 2006) およびタンカー油濁補償契約 (T O P I A 2006) という任意の合意に基づく制度を導入した。これによれば、S T O P I A 2006 の下では、92 F C の締約国における油濁損害について、2 万 9548 総トン以下のタンカーに係る責任限度額は 2000 万 S D R となる。そして、S T O P I A 2006 が適用される油濁事故について、国際油濁補償基金は、92 C L C に基づく船主の責任限度額を超える油濁損害について補償の責任を負うものの、当該責任限度額と 2000 万 S D R または総請求額のいずれか少ない金額との差額については船主/P & I クラブから償還を受けることができるとされる。また T O P I A 2006 の下では、追加基金は、請求者に支払った金額の 50 % につき船主/P & I クラブから償還を受けることができるとされる。IOPC Funds, *Annual Report 2008*, *supra* note 20, 42-4; Mans Jacobssen, *the International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships—International Solutions for a Global Problem*, 32 TUL. MAR. L.J.1, at 17-8 (2007).

⁵⁸ タンカー油濁損害の賠償・補償範囲の解説については、谷川久「油濁損害の賠償・補償の範囲」小室直人＝本間輝雄＝古瀬村邦夫編『企業と法 (西原寛一先生追悼論文集) (下)』(有斐閣、1995 年) 335 頁以下参照。

⁵⁹ 汚染損害が生じる重大かつ急迫した脅威 (a grave and imminent threat) が存在すれば、防止措置に係る費用 (例えば、浄化設備や救助資源の結集作業に係る費用など) は賠償・補償の対象になり得る。C L C 1 条 8 項および IOPC Funds, *Claims Manual 08*, *supra* note 21, at 23 参照。

⁶⁰ 例えば、油により汚れた船体 (the hulls of the vessels)、漁具 (fishing gear)、動力装置 (power station)、脱塩装置 (desalination unit) などの清掃 (cleaning)・修繕 (repairing)・交換 (replacing) に係る合理的な費用が挙げられる。See *Id.*, at 27.

⁶¹ 例えば、漁業者の漁具が油により汚れ、当該漁具を清掃あるいは取り換える間漁ができなくなったという場合におけるその間の収入の喪失 (loss of income) が挙げられる。See *Id.*, at 28.

⁶² 例えば、漁業者の漁具は汚染されなかったけれども、油濁事故により漁場が汚染され漁に出ることができなかった

ことにより収入の喪失を被った場合が挙げられる。また、汚染された海浜付近におけるホテルあるいはレストランの経営者が汚染の間の客数の減少により被った収入の喪失が挙げられる。See *Id.*, at 13. かような場合においては、当該収入の喪失が汚染によって生じたという場合にのみ、補償の対象になり得るとされる。See *Id.*, at 29; 32.

⁶³ See *Id.*, at 12-3. ⑦を除く各項目の解説については、谷川・前掲注 58) 343 頁ないし 348 頁参照。

⁶⁴ 運輸省海上交通局・前掲注 12) 36 頁。なお、英文では、「compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken」と規定されている (92 C L C 1 条 6 項(a))。

⁶⁵ かかる文言が追加された経緯につき、前掲注 51 参照。

⁶⁶ FUND/WGR.7/4 (4 January 1994).

⁶⁷ FUND/A.17/23 (FUND/WGR.7/21 (20 June 1994)).

⁶⁸ FUND/A.17/35 (21 October 1994), at 12. 谷川・前掲注 58) 337 頁および 339 頁注 (10) 参照。

⁶⁹ See *supra* note 67, at 14. 谷川・前掲注 58) 346 頁参照。

⁷⁰ See *Id.* 谷川・前掲注 58) 347 頁参照。

⁷¹ 請求の手引きは C L C ・ F C の正式な解釈として見られるべきではないとされているが (IOPC Funds, *Claims Manual 08*, *supra* note 21, at 5)、請求の手引きをはじめとした国際油濁補償基金の基準により油濁事故が統一的に処理される結果として、わが国において発生した多くのタンカー油濁事故は和解により解決される傾向にあると思われる。拙稿・前掲注 38) 30 頁参照。国際的にも和解による解決が多いとされる (但し、全てではなく判決に至った事案も存在する)。See Jacobssen, *supra* note 57, at 8; 32. また、「定義規定解釈の統一性および請求認否の決定の一貫性の維持は極めて重要な考慮要因である」と指摘されている。谷川・前掲注 58) 341 頁。

さらに、1897 年に海事法の統一 (unification of maritime law) に寄与することを目的として設立された非政府の国際組織である万国海法会 (Comité Maritime International) の発表した油濁損害に関するガイドラインも環境損害の賠償・補償の範囲を検討するにあたり参考になる。ガイドライン策定の経緯やその解説については、新谷頭一「油濁損害の賠償の範囲に関する万国海法会ガイドラインについて」海法会誌復刊 38 号 (1994 年) 5 頁以下、同「油濁損害に関する C M I ガイドライン」海法会誌復刊 39 号 (1995 年) 21 頁以下参照。英語版については、Comité Maritime International, *Guidelines on Oil Pollution Damages*, available at

<http://www.comitemaritime.org/cmiodocs/rulesoil.html>

(last visited on Nov. 30, 2009). 環境損害については、国際油濁補償基金の基準と同様、実際に取られたまたは取られるべき合理的な措置に係る費用に限定され、補償の請求が理論的モデルに従って計算される抽象的な数量化に基づく場合は認められないとする (11 条)。また、回復措置は油の除去に限られる必要はなく、損害を受けた環境の回復を促進または自然再生を支援するための適切な措置も含むとする (12 条(a))。さらに、特定の調査は、汚染損害を数量化・検証し回復措置が事実上実施可能か自然再生を促進するかどうかを決定するために必要であることから、かかる調査の合理的な費用は、それが実際の損害に対して合

理的に均衡のとれたもので要求された情報を提供するものであることを前提に、補償され得るとする（12条(b)）。その他の条項は原文を参照されたい。

⁷² IOPC Funds, Claims Manual 08, *supra* note 21.

⁷³ *Id.*, at 36; Joe Nichols, *Scope of Compensations for Environmental Damage under the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention*, in MARINE RESOURCE DAMAGE ASSESSMENT: LIABILITY AND COMPENSATION FOR ENVIRONMENTAL DAMAGE (Frank Maes, ed., 2005), at 66.

⁷⁴ *See* IOPC Funds, Claims Manual 08, *supra* note 21, at 23.

⁷⁵ 数量化可能な要素とは、損害額が市場価格に照らして評価可能である環境に対する損害を意味し、数量化できない要素とは、損害の量が市場価格に従って評価することができない損害を意味するとされている。FUND/A.17/23 (FUND/WGR.7/21 (20 June 1994)), at 12 fn <1>.

⁷⁶ *Id.*, at 12-3; 高村・前掲注7) 84頁参照。さらに、IOPC Funds, Claims Manual 08, *supra* note 21, at 35によれば、市民に対して入場料を課すマリナーパークにおける減収も環境損害による経済的損失に係る請求として認められ得る例として挙げられている。

⁷⁷ Nichols, *supra* note 73, at 64. なお、Nicholsは、かかる利益の喪失について環境損害の賠償・補償範囲に関する議論の中に位置付けて言及している。

⁷⁸ *Id.*; *See* IOPC Funds, Annual Report 2008, *supra* note 20, at 64.

⁷⁹ IOPC Funds, Annual Report 2008, *supra* note 20, at 199における「(claimed)」の表記からすると、国際油濁補償基金はエビ加工業者らの補償請求を環境損害に係る請求と位置付けたのではなく利益の喪失 (Loss of income) と位置付けてこれを認めたもののように思われる。

⁸⁰ 大塚・前掲注7) 環境法学の挑戦 80頁; 高村・前掲注7) 83頁参照。

⁸¹ *See* IOPC Funds, Annual Report 2008, *supra* note 20, ANNEX XXIV, XXV.

⁸² 小川・前掲注19) 7頁。

⁸³ *See supra* note 67, at 19-20.

⁸⁴ *See* IOPC Funds, Claims Manual 08, *supra* note 21, at 36.

⁸⁵ *Id.*

⁸⁶ *Id.*

⁸⁷ *Id.*

⁸⁸ 谷川・前掲注58) 342頁および346頁、櫻井・前掲注42) 39頁、梅村・前掲注7 (2・完) 73頁注(84)、大塚直『環境法第2版』(有斐閣、2006年) 155頁参照。

⁸⁹ アントニオ・グラシム号事件に関する言及については、谷川・前掲注58) 342頁、谷川・前掲注27) 損害保険研究59巻2号293頁、櫻井・前掲注42) 37頁等参照。また、2007年のロシア船籍 Volgoneft139号事件においても、ロシア政府当局は、メトディカに基づき環境損害の請求を行ったとされ、これに対して多くの代表団がメトディカの利用について懸念を表明し、理論的モデルに従って計算された抽象的量に基づく請求は認められない旨を述べたとされる。IOPC Funds, Annual Report 2008, *supra* note 20, at 123.

⁹⁰ FUND/A/ES.1/13 (17 October 1980), Annex I. 「」内の和訳については谷川・前掲注58) 342頁より引用した。か

かる決議などを受けて、92 C L C 1条6項(a)但書の文言が追加されたとされる。谷川・前掲注58) 342頁ないし343頁参照。

⁹¹ 谷川・前掲注26) 成蹊法学28巻70頁; 高村・前掲注7) 85頁参照。See M. C. Maffei, *the Compensation for Ecological Damage in the "Patmos" Case*, in INTERNATIONAL RESPONSIBILITY FOR ENVIRONMENTAL HARM 381, at 383 (Francesco Francioni, et al. eds., 1991); A. Bianchi, *Harm to the Environment in Italian Practice; the Interaction of International Law and Domestic Law*, in HARM TO THE ENVIRONMENT: THE RIGHT TO COMPENSATION AND THE ASSESSMENT OF DAMAGES, at 113-21 (Peter Wetterstein, ed., 1997).

⁹² *See* FUND/WGR.7/4, at 3 (4 January 1994); FUND/EXC. 16/4, at 7 (22 September 1986); Maffei, *supra* note 91, at 384; Bianchi, *supra* note 91, at 113.

⁹³ *See* Maffei, *supra* note 91, at 386; Bianchi, *supra* note 91, at 120; 高村・前掲注7) 85頁参照。すなわち、控訴裁判所は、69 C L C 1条6項の汚染損害の定義を1969年油濁事故の際の公海上における介入権に関する国際条約 (International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969) と関連させつつ解釈した。すなわち、同条約1条および2条4項における関連利益 (related interests) は海難事故により直接影響を受けまたは脅威を受ける海岸国の利益を意味し、その中には、生存する海洋資源や野生生物の保護も含まれるとし、69 C L C 1条6項の汚染損害には、かかる関連利益への損害も含まれると解したとされる。See Maffei, *supra* note 91, at 386. そして、控訴裁判所は、損害額の算定に当たり、専門家によって提供された底生生物 (benthos) に対する損害、死滅した魚類の数、魚類の市場価格についての客観的証拠等に基づき、衡平な評価 (equitable appraisal) を行ったとされる。See Bianchi, *supra* note 91, at 120. 認容額が責任限度額を超えなかったために国際油濁補償基金が上訴しなかったことは指摘されているとおりである。*Id.*

⁹⁴ Bianchi, *supra* note 91, at 123-4. イタリアが92 C L C の締約国となったのは1999年9月 (発効は2000年9月) とされている。

⁹⁵ *See* Bianchi, *supra* note 91, at 118.

⁹⁶ *See* FUND/EXC.30/2 (29 November 1991), at 7; 谷川久「多数国間条約の解釈覚書」成蹊法学35号 (1992年) 210頁ないし211頁参照。これによれば、イタリアには当時、海洋の保護に関する条項を含有する1982年12月31日979号法および環境省設置に係る1986年7月8日349号法が存在したとされる。前者の法律は、船主および船長に対して連帯かつ厳格責任を課し、責任当事者は水や浜の浄化費用や海洋資源に及んだ損害について国家に賠償すべきことを定める。後者の法律は、国家等に環境損害に係る賠償を求める権利を認めるものであり、責任原理は過失責任とされる。損害の正確な数量化ができない場合には、裁判所は、過失の重大性、環境の回復に必要な費用、責任当事者の得た利益を考慮し、衡平な方法 (equitable manner) に従い、損害額を決定することができる。

⁹⁷ Bianchiによれば、もしイタリアが、1984年議定書または1992年議定書のいずれかの締約国であったとすれば、ビエナ条約18条において反映されているように慣習国際

法の下では、イタリアは条約の目的を害する行為を控える義務を負うとの議論がなされ得た、とされている。Bianchi, *supra* note 91, at 124.

⁹⁸ 谷川・前掲注96) 204頁；Bianchi, *supra* note 91, at 122 fn 69 参照。

⁹⁹ See 71 FUND/EXC.61/2 (29 March 1999), ANNEX I. ANNEX I は和解条項である。

¹⁰⁰ *Id.* イタリアの第一審裁判所は、環境損害は、商業的または経済的評価によっては数量化できないが、浄化作業に係る費用の約3分の1（かかる作業によって修復できなかった損害に相当する）を損害と算定できるとの見解を取った。国際油濁補償基金はこれに異議をとらなえたものの、最終的にイタリア政府等の中で和解が成立したため、環境損害に係る補償請求の認否につき判決には至らなかったとされている。Nichols, *supra* note 73, at 62-3.

¹⁰¹ Nichols, *supra* note 73, at 63.

¹⁰² *Id.*, at 66 より翻訳のうえ引用。また、前記エリカ号事件に関して近時注目すべき判決として、2008年1月にフランスのパリ刑事裁判所（The Paris Criminal Court）が、訴追された4当事者に対して環境損害として約131万ユーロの賠償を命じたことが挙げられる。これに対しては控訴がなされ、本稿提出時点において控訴審の判決が下されたかは明らかではないが、第一審裁判所の判決は国際的油濁賠償・補償制度に重大な影響を与え得ることが指摘されている。See IOPC Funds, Annual Report 2008, *supra* note 20, at 81; 92FUND/EXC.40/4/1 (19 February 2008), at 4-5.

¹⁰³ ①②については、大塚・前掲注7) 環境法学の挑戦 80頁において、既に指摘されている。

¹⁰⁴ 例えば、前記パトモス号事件、前記ヘーブン号事件、1995年のパナマ船籍 Honam Sapphire 号事件、1995年のキプロス共和国船籍 Sea Prince 号事件、前記ニソス・アモーゴス号事件、1997年のキプロス共和国船籍 Evoikos 号事件などが挙げられる。See IOPC Fund, Annual Report 2008 *supra* note 20, Annex XXIV.

¹⁰⁵ 例えば、1995年のキプロス共和国船籍 Sea Prince 号事件。See *Id.*, at 196-7.

¹⁰⁶ See *Id.*, Annex XXIV, XXV. 「Environmental damage (claimed)」との表記から環境損害の請求がなされたことは認められるが、実際に国際油濁補償基金によって補償がなされたかは明らかではない。

¹⁰⁷ 改正前の油濁賠償法2条4号。タンカー以外では、「海上用船艇（独航能力のない油艇、油輸送用のプラスチック・ソーセージ等も含まれる）」が挙げられる。谷川久「油濁損害賠償保障法について（上）」ジュリ 607号（1976年）107頁。