

プレステージ号の事故——スペイン最高裁判決の影響

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201605

日本海事センター 企画研究部

研究員 中村 秀之

バハマ籍のタンカー、プレステージ号は、2002年11月13日に、約7万7千トンの重油を積んで、荒天の中、スペインのガリシア地方沖を航行中、沖合い約30キロの地点で傾いて油を流出し始め、同月19日に沖合い約260キロの地点で曳航中に破断し、沈没した。この事故によって、スペインとフランスが油により汚染されたほか、ポルトガルでも海上での油の清掃作業が行われた。

プレステージ号の事故は、1999年のエリカ号の事故に続く、欧州での大きな油濁事故であり、エリカ号の事故とともに、その後のタンカーの安全規制や損害に対する補償体制に大きな影響（タンカーのダブル・ハル化のほか、船主の責任限度額の引き上げ、92年基金の補償限度額の引き上げ、追加基金の創設（図2参照））を与えた事故として知られている。

スペイン最高裁は、2016年1月14日によろやくこの事故の刑事訴訟に関する判決を下した。この判決は、大方の予想に反して、下級審の判決を覆し、ギリシャ人の船長を環境に対する罪につき有罪とするものであったため、比較的大きく報道されている。

プレステージ号の事故は、積み荷である油による汚染損害を引き起こしたタンカーの事故であることから、国際油濁補償基金（IOPC Funds）92年基金の補償の対象となることから、4月25日から行われた92年基金理事会等会合で、スペイン最高裁判決をめぐって議論が行われた。

今回は、スペイン最高裁判決について指摘されている問題点を概説するとともに、その影響について考察したい。

1 スペインの刑事訴訟と民事訴訟

最高裁判決について説明する前に、スペインの訴訟制度について確認しておく必要がある。92年基金会合でこれまで説明されてきたところによると、スペインでは刑事訴訟において有罪とされた場合には、有罪を言い渡した刑事裁判所が民事責任についても審理の上、判決を下すことになる。本件では、予審部において起訴が相当とされた船長、機関長と、船舶の避難港への入港を許可しなかった公務員の三名について、ラ・コルーニャの地方裁判所（刑事部）が2013年11月に環境損害に関する罪につき無罪判決を言い渡していた（船長は当局からの指示違反の罪につき一部有罪）。この判決において同裁判所は、三名が環境損害に関する罪につき無罪とされたことから、同裁判所に民事責任を決定する権限はないと判示している。

2014年以降の92年基金会合では、この地裁判決に対して上訴が行われているものの、2015年には最高裁判所がこの判決を支持し、その後、改めて民事責任について判断する民事訴訟が一から行われるだろうとの説明が行われていた。この想定の下、加盟国の中には、2002年に起こった事故に関する補償の支払いにいつまでかかるのかという懸念を示す国もあった。

2 スペイン最高裁判決

スペイン最高裁の判決は、今年の1月14日に下され、船長に無謀な行為があったと認定して船長を環境に対する罪につき有罪として2年の禁固刑に処すとともに、船長は事故によって生じた損害に対して民事責任を負うとした。また、同判決は、船主も損害に対して付随的な民事責任を負うとしつつ、船主にも無謀な行為があったとして責任を制限する権利を否定した（責任が制限できるとすると制限額は約二三〇〇万ユーロで約二八億円）。さらに、船主の保険者（P&Iクラブ）は、本来船主とは別に船主と同額（約二八億円）で責任を制限できるにもかかわらず、十億米ドルという保険契約満額まで直接的な民事責任を負うこと、国際油濁補償基金92年基金は補償限度額まで民事責任を負うことが決定された。

3 国際油濁補償基金92年基金会合

国際油濁補償基金92年基金事務局は、スペイン最高裁判決の英語訳をウェブサイトにアップするとともに、4月に行われた92年基金理事会においてこの判決を分析し、基金制度の前提となる1992年民事責任条約に違反するとの見解を示した。

これを受けて、4月の92年基金理事会は、基金加盟国や業界団体がこの判決についての見解を述べ合う場となった。

基金事務局の指摘する主な問題点は、判決が保険者の責任制限の権利を否定したことである。1992年民事責任条約は基金制度の前提となる船主の油汚染損害に対する民事責任について定めているが、同条約は、船主が無謀な行為により責任制限の権利を認められない場合であっても、保険者は責任制限を行うことができるとしている（第5条11項）。

92年基金の今次会合では、13の船主責任保険者（P&Iクラブ）で構成されるP&Iクラブ国際グループ（IGPI）も文書を提出し、スペイン最高裁判決の事実認定の問題点を指摘して、船長に対する有罪判決を批判するとともに、被告人や証人の証言をほとんど聞くことなく事実認定を覆したことや国連海洋法条約に反して船長を禁固刑としていることを非難した。また、同文書では、1992年民事責任条約が責任集中規定（第3条4項）により登録船主が厳格責任を負うとしているにもかかわらず、船長が重過失によって汚染を引き起こしたことを無謀な行為と認定し、同規定但書きを適用して船長に賠償責任を負わせていること、1992年民事責任条約に基づかない請求について、保険契約を無視して被害者に保険者に対する直接請求を認め、かつ保険契約上のロンドンでの仲裁ではなくスペインの裁判所に管轄を認めていることなどを問題点として指摘している。

このような批判や問題点の指摘に対して、スペイン政府は、最高裁が行っているのは事実認定の変更ではなく法解釈の修正であること、保険者が制限基金を形成した後（1992年民事責任条約上の責任制限額

(本件では約 2,300 万ユーロ) を裁判所に供託した後)、法廷に一切出廷せず、自らの弁護を放棄し、責任を制限する権利を含めていかなる権利も援用しなかったため、責任制限が認められず、スペイン裁判所の管轄が認められたことなどを説明した。

国際海運会議所 (ICS) は、IGPI の立場を支持しつつ、船長の主張を聞くことなく船長を有罪としたこと、下級審の事実認定を変更することなく法を適用したという苦しい理由に基づき決定内容を正当化していること、避難港への入港を認めなかった公務員を無罪として船長を有罪とするバランスを欠いた判決を下していること、証書の発給や船級検査、積み込み港による満載喫水線に係る規則の順守の確認といったもの以上に、船長、船員に船舶の堪航性等に関する判断を求めていることなどを批判した。また、船主が、1992 年民事責任条約で定められている賠償責任以上の負担を求められていることに対する懸念も表明している。

船主責任保険の再保険者をメンバーとして抱える国際海上保険連合 (IUMI) は、最高裁判決が現在のビジネス・モデルの見直しにつながり、汚染損害に関する責任保険市場の再保険キャパシティの縮小につながりかねないとの危惧を表明した。

このような業界団体の懸念を受けて、各国の代表は、スペイン政府の説明に十分満足せず、基金事務局や IGPI の懸念を共有しつつ、同国の最高裁判決が 1992 年民事責任条約・基金条約の履行が適切に行われていないことによって下されている恐れがあることを指摘し、条約の適切な国内履行に基づき賠償・補償に関する国際体制が実効的に機能することの重要性を強調した。ただし、フランスのように、ある加盟各国の最高裁が下した判決について、他の加盟国が非難するべきではないと主張した国もあった。

4 今後の動き

フランスの主張はある意味正当であって、国際油濁補償体制では、賠償・補償の責任の有無、賠償・補償の額の決定は、基本的に加盟国の国内裁判所に委ねられており、ひとたび最高裁判決が確定判決を下してしまえば、基金事務局や、基金の理事会、総会ができることは非常に限られてくる。ただし、基金事務局の説明では、船長が憲法裁判所に上訴するという道が残されており、さらに、IGPI によれば、欧州人権条約に規定されている公正な裁判を受ける権利をめぐって欧州人権裁判所に訴える道もあるようである。一方、今回の最高裁判決は、船長、船主、保険者及び基金が支払うべき請求の査定金額等については判示しておらず、賠償額、補償額を確定する手続も残されている。国際油濁補償基金としては、引き続き、補償額算定の手続には参加しつつ、船長の上訴後の訴訟手続の進捗を見守っていくこととなろう。

5 考察

本件では、船長の憲法裁判所への上訴の道などが残されており、まだ最高裁判決が覆る可能性が残されている。4 月に行われた基金会合の翌週、ニューヨークで万国海法会 (CMI) 国際会議が開催されたが、その際に、スペインの弁護士から、かなり高い確率で最高裁判決は覆るといった興味深い意見も聞かれた。裁判手続の今後の進捗を見守る必要があるだろう。

また、本件では、最高裁判決は基金の責任は補償限度額の範囲に限られるとしており、その意味で基金に金銭的な不利益は生じていないと言える。にもかかわらず、加盟国の多くが業界団体の懸念を共有するのは、加盟各国行政府の条約解釈に照らして、この最高裁判決に理解に苦しむ部分があるからであろう。しかし、既述のとおり、国際油濁補償体制の仕組みでは、賠償・補償の責任の有無、賠償・補償の額の決定は、基本的に加盟国の国内裁判所に委ねられており、今回の最高裁判決がスペインの訴訟手続に関する法律に反して事実認定を覆したもののなかかどうか、そもそも認定された事実が不当なものかどうかといった問題だけでなく、船長や登録船主の行為が条約上の「無謀な行為」に当たるかどうかといった条約の解釈の妥当性についても、他の加盟国が正面から非難することは難しく、また、たとえ非難しても、それによって直ちに何かが変わるわけではない。

とはいえ、今回の最高裁判決に、違和感を持たないわけではない。例えば、判決及びスペイン政府は、保険者が責任制限を申し立てていないとしているが、制限裁判所における保険者の制限基金の形成が責任制限の申し立てを伴わなかったのかどうか、もしくは責任制限を申し立てたことにならないのかどうか。また、船長に対する禁固刑の判決が、海洋環境の汚染の規制に対する違反については原則として金銭罰のみを科すことができるとしている国連海洋法条約第 230 条に違反しないのか。

また、より政策的な問題にはなるが、国際油濁補償体制で認められる賠償・補償以外に、国内法上の損害賠償の仕組みを設け、国際体制の外で船主や荷主等に賠償責任を問うことは、国際油濁補償体制の機能を阻害することにならないのか。

いずれにしても、このような加盟各国が理解に苦しむような判決によって、これまで何とか機能してきた国際油濁補償体制への信頼感や、体制を支えている海運業界、石油業界、各国政府の協力関係が揺らぎ、その存立基盤が浸食されていくことになるように思う。

国際油濁補償体制：1967年に発生したトリーキャニオン号の事故を契機として、タンカー等による大規模な油濁損害に対して十分な賠償、補償が行われるようにするため、民事責任条約及び基金条約の二つの条約により作られた賠償・補償の体制。当初は、1969年民事責任条約、1971年基金条約により作られていたが、現在は、それぞれ1992年民事責任条約、1992年基金条約となっている。また、1992年基金の補償限度額を超える事故に備えて、2003年追加基金議定書が作られ、先進国の多くがこれを批准している。

1992年民事責任条約：タンカー等の所有者（登録船主）に総トン数に応じた責任制限の権利を認めつつ、油濁損害に対する厳格責任を課すとともに、2000トンを超える油を輸送するタンカー等の所有者には船主責任保険の付保義務を課す条約。

1992年基金条約：1992年民事責任条約に基づく責任制限限度額を超える損害が生じた場合に、当該部分を補償するため、石油会社等の油受取人の拠出金を財源とする基金を設立した条約。

図 1

油濁損害賠償保障制度の概要
プレステージ号事故発生当時
(2003年11月以前)

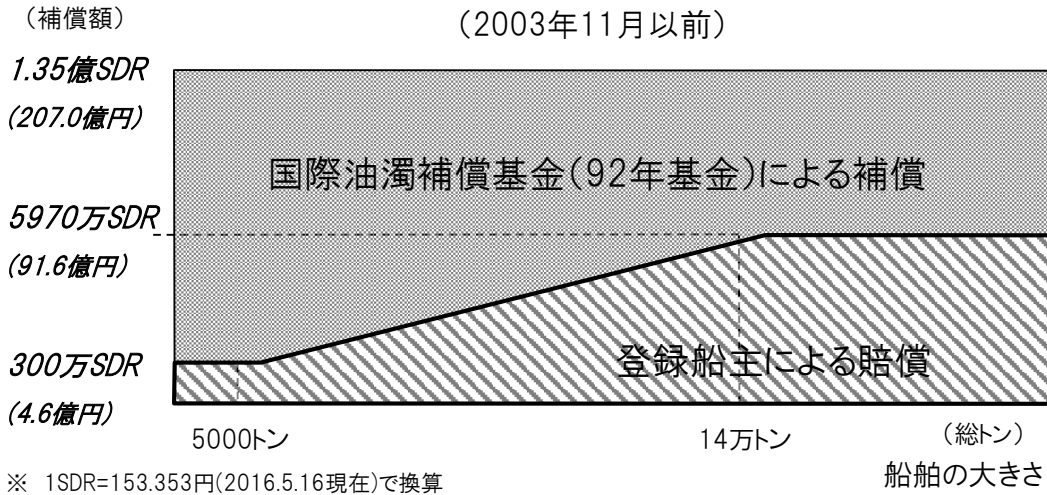
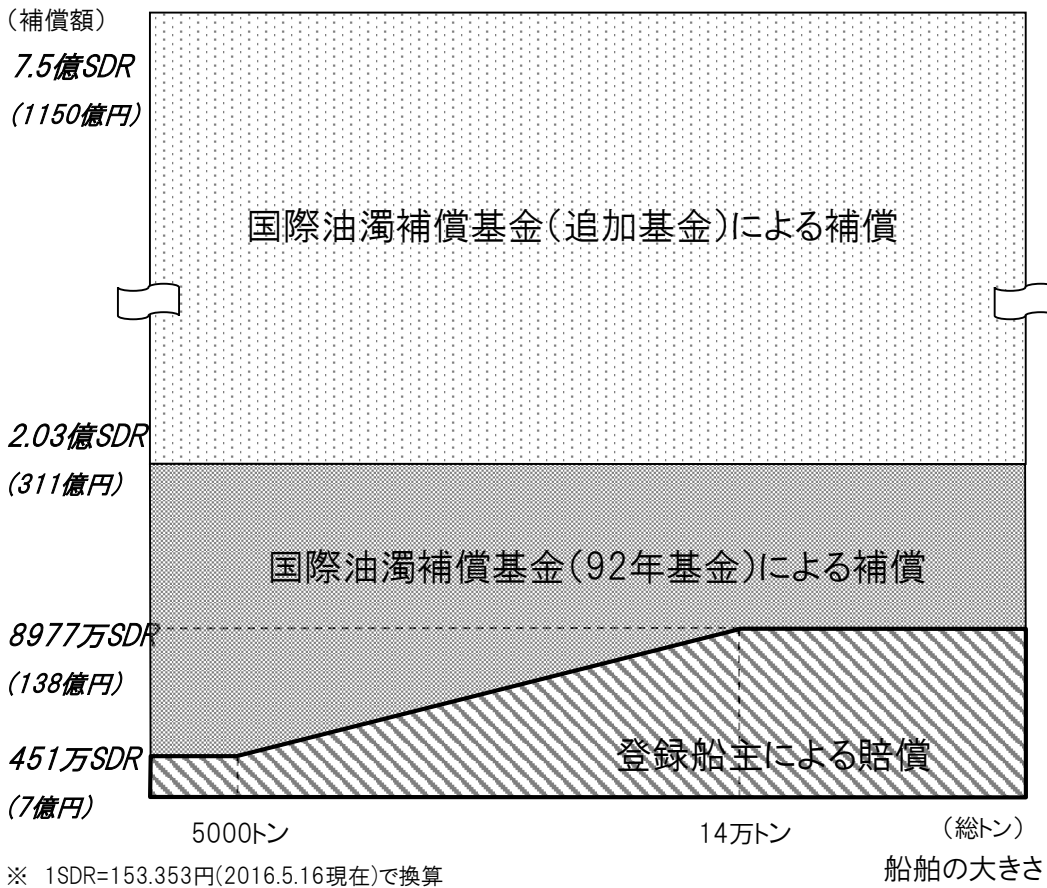


図 2

現在の油濁損害賠償保障制度の概要





プレステージ号の事故の際の清掃作業
(国際油濁補償基金提供)