

4・5 船主責任制限制度を脅かす欧州での動き

昨今、欧州地域において、既存の船主責任制限制度を脅かす判決や国内法が制定される動きがあり、国際油濁補償基金(IOPCF)や国際海運会議所(ICS)の会合では参加者から強い懸念が示されるとともに、条約の統一的な履行と解釈について議論がされている。具体的な事案の概要は以下のとおり。

1. Prestige 号に関するスペイン最高裁判決

平成 14(2002)年 11 月にスペイン沖で発生した Prestige 号に係る油濁損害事故について、スペイン最高裁は船長と船主の無謀行為を認定し、船主の責任制限を否定するとともに、保険者(P&I クラブ)に対してスペイン国内法に基づく保険契約満額(10 億米ドル)までの責任を課す判決を下した。同判決については、船主に責任制限が認められなくても保険者は責任制限が出来るとする油濁民事責任条約(CLC)の規定に反するほか、下級審では両者ともに無罪とされていた判決を無効とした点など様々な問題点が指摘されている。

2. 環境損害賠償に関するフランス国内法

平成 28(2016)年 8 月、フランスにおいて環境損害に関する条約より広範囲な責任と補償を規定した国内法が採択された。同法案は海運に限定したものではないが、条約の範囲外である純粋環境損害、生態系への損害などが含まれているほか、責任制限制度も採用されていない。フランス船協、ICS および欧州共同体船主協会(ECSA)は、同法案と既存の国際油濁補償体制との関係が不明確であることからフランス政府に対し明確化を要請している。

3. EU 環境責任指令(Environmental Liability Directive/ELD)

平成 16(2004)年に施行され、平成 22(2010)年 7 月に欧州各国により法制化された ELD は、環境損害の原因者に財政的責任を負わせることを原則としており、責任者に厳格責任を課しているケースもあるが、IMO 諸条約でカバーされている分野は適用除外となっている。しかしながら、平成 28(2016)年に公表された欧州委員会の報告書では、条約と相違がある部分については条約改正以外の手段で補償対象の拡大を求めていることが示唆されている。