

Gard Insight

オフショア事業においてコントラクターが海洋汚染に対して責任を負わされるリスクが増大

こちらは、英文記事「[Gard Insight: Contractors' pollution risk gets dirty in the offshore industry](#)」（2015年4月23日付）内で紹介されている「[Contractors' pollution risk gets dirty](#)」の和訳です。

分析によると、2015年は掘削会社にとって2009年以来最も厳しい年になる模様です。原油価格の下落を背景に、業界で受け入れられ定着している責任配分のあり方に反する形でオペレーターがリスクと責任をコントラクターに転嫁しているため、コントラクターはさらなる圧力に直面しています。海洋石油・天然ガス開発に関わる請負契約に変化が生じている今、コントラクターは、新たな法制度の遵守と保険手配という点で、この変化に適応する必要があります。



ディーブウォーター・ホライズンの写真
(米国沿岸警備隊提供)

油濁リスクの増大

海洋開発産業では従来から、過酷な環境にある深海や、適用される法規制が予想できない整備不十分な法域での掘削など、リスクを高める要素が複数存在しています。しかし、今日の保険マーケットにおいては、オペレーターがさらに大きな油濁リスクをコントラクターに負わせる傾向にあることが、主要なリスクの増加を生じさせています。そうなると、すでに合意がなされた契約上の連鎖においても、コントラクター側にかなりの影響を及ぼすことになります。

こうした状況をもたらした原因の大部分は、「2010年のディーブウォーター・ホライズン」にあるのでしょうか。メキシコ湾のマコンド (Macondo) 坑井の暴噴は巨額の損失をもたらし、この事故に関連して提起された広範囲にわたる訴訟はまだ結審していません。これまでのところ、BP社の損失の合計額はおよそ420億米ドルにのぼると推定されています。

法的な観点から特筆すべきは、ディーブウォーター・ホライズンのオフショア契約には通常の損失補填規定、つまり海底で生じた油濁（暴噴を含む）についてはBP社に責任があるというもの、が含まれていたにもかかわらず、暴噴防止装置を供給したサプライヤーのCameron社が2億5000万ドルをBP社に支払ったという点です¹。オフショア事業に携わるコントラクターは、この支払いの事実を、広範な影響を与える憂慮すべき結果と捉えるべきでしょう。

リスクの転嫁

Cameron社の事例に見られるように、契約のメカニズムを利用して既存の「ノック・フォー・ノック (knock-for-knock)」条項の効力を希薄化する傾向が強まりつつあるのは確かです。概して、特定の損失や、特定のリスク、ある種の行為（故意の違法行為、重過失、保証条項違反、安全規則違反など）を除外する方法によって行われます。

こうした除外の他にも、石油会社は、コントラクターが単純過失により油濁を発生させた場合、たとえその油濁が貯留層から発生したものであっても、一定の最小額（通常100万～1000万ドルの範囲）を支払って、コントラクターが責任を負うよう強く求めます。石油会社は、こうした措置を、コントラクターに事故を回避しようとするインセンティブを与える手段と考えているようですが、これでは、坑井からの油濁に関してすでに確立されている責任配分原則を崩す結果につながります。

さらに、洋上設備の買主（造船所である場合が多い）が、設備納入業者に対し油濁補償を提供することをためらう傾向にもなっています。それどころか、造船所はこのような責任について、コントラクターが補償するよう要求しています。

コントラクターと免責

オフショア契約では「ノック・フォー・ノック」の原則に基づいてリスク配分を行うのが一般的ですが、これは、各当事者（および各当事者によって定義された第三者の「グループ」）が、原因・過失に関係なく自己の財物や人員への損害リスクを負うというものです。通常、この原則には、各当事者の過失によって第三者（契約当事者のグループ以外の人々）に対して生じる責任についても、互いに相手方を補償する義務が伴います。ほとんどの法域において、第三者が被った油濁賠償責任は、違法行為者に対する不法行為上の請求として扱われます。コントラクターが油濁損害を発生させた場合、貯留層や坑井で発生したあらゆる油濁についてオペレーターがコントラクターに損害填補する義務を負う、という内容の

¹ 公的な情報源による

契約を締結していることが極めて重要です。これが業界の標準的な解決策ですが、オペレーターが責任の除外を契約中に含めることができた場合、この解決策は一転して複雑なものとなります。

例えば、契約上どのような行為を以って重過失とするのか定義づけがされないまま、コントラクターが契約上、「重過失」によって生じた損失の責任を負うことが多々あります。その場合、準拠法に照らして契約を解釈する必要が生じ、裁判管轄によっては相当異なる結果になる可能性があります。英国法の下では「重過失」は曖昧な概念であり、契約上明確にする必要があると認識しておくことが特に重要です。

さらに、とりわけ北海のような徹底的に規制された海域では、乗組員、機械、操業に関する多種多様な問題が、補償条項や安全規則で管理されています。信頼できるコントラクターでさえ、重大な責めに値しなくてもこれらの義務に違反する可能性があり、責任の除外を認めることで重大な結果を招くおそれがあります。



コントラクターは、掘削リグの建造にあたり、坑井からの油濁について造船所や設備納入業者に補償を行わなければならない場合、同様の補償をオペレーターとの掘削請負契約上において獲得できないかもしれません（例えば、「コントラクター・グループ」の定義に当該の造船所やその納入業者が含まれていないという理由により）。ひとたび事故が発生したら、コントラクターはあらゆる油濁損害について掘削パッケージ納入業者（例えばCameron社）を免責し保護することを強いられる可能性がある一方で、オペレーターに対しては求償を行うことはできないでしょう。そうなれば当然、コントラクターは、相当数にのぼるとみられる油濁損害賠償請求の泥沼にはまり込むおそれがあります。

保険マーケットにとっての課題

油濁賠償責任に関する従来の規制では、坑井からの油濁の賠償責任を認めたコントラクターが標準的なオフショア保険によって填補されるかどうかは疑問です。

従来のノック・フォー・ノックの原則に基づく契約上の責任配分が崩れた結果、当然のことながら、賠償責任保険の分野に大きな課題が投げかけられました。移動式海洋掘削装置のオペレーターの大半とオフショア支援船市場に参加しているほぼすべてのコントラクターは、従来の海上賠償責任保険マーケット、とりわけP&Iクラブによる賠償責任保険を付保しています。この市場で適用されている保険約款は相当に標準化されており、その標準条件で契約することが前提となっています。そのため、ノック・フォー・ノックの原則からの逸脱は、契約者に保険に関する厄介な問題をもたらします。

海洋エネルギー産業に賠償責任保険を提供している各P&Iクラブ（およびその他の保険業者）は、程度の差はあれ、標準外（「義務負担付き」）の契約条件について、追加保険を提供しています。このような追加の「包括総合賠償責任保険(comprehensive general liability)」(または類似の名称の保険)は、追加費用がかかり、かつ、標準的な保険より限度額は低いものの、支援船コントラクターのニーズをかなりの程度までカバーすると思われれます。その一方で、坑井での作業を行っている移動式海洋構造物のオペレーターの場合、坑井、ホール、貯留層で発生した油濁の賠償責任について利用できる保険はほとんどありません。オフショア・コントラクターが利用できる通常の追加保険では、暴噴坑井を制御するための費用をカバーすることはできないと思われれます。マコンド坑井の惨事のような坑井事故が発生した場合、この種の費用がその損失額の大部分を占めることになるでしょう。

暴噴その他の坑井事故の賠償責任は、これまで石油会社がすべて負担するのが慣例でした。そのため、石油会社はエネルギー保険マーケットでそのリスクを付保できるようになっており、実際にそうしています。このような大規模な賠償責任保険に関しては、エネルギー保険マーケットは十分な引受能力を備えています。しかし、大多数のコントラクターにとって、エネルギー保険マーケットは容易に利用できるものではありませんでした。

油濁リスクが石油会社からコントラクターに転嫁される傾向がある今、コントラクターは、通常利用することができない保険を探す必要に迫られています。このような保険は、相当な追加費用を必要とします。コントラクターは日割作業料の値上げを通じてこの費用を顧客に転嫁する必要がありますが、顧客である石油会社が実際に油濁リスクをコントラクターに移転することによってエネルギー保険の費用を削減しているという形跡はみられません。

経験上、契約における責任配分の不明確さは、結果的に当事者双方に紛争と訴訟費用の増加をもたらします。保険業界の視点から見ると、ノック・フォー・ノックの原則が崩れつつある現在の傾向は非生産的であり、業界にとっては保険にかかる費用と訴訟費用の全体的な増加につながるものとみられます。

保険マーケットが海洋開発産業におけるリスクの増加にいつ、どのように応えるのかはまだ分かりません。これまでのところ、ほとんどの保険業者は、責任配分の変化への抵抗に終始しているようです。ただ、変化する状況に誰が最もうまく適応するにせよ、今後市場の需要が表面化することは間違いありません。

こちらの記事は下記の2名の共著です。



Torgeir Willumsenは、ウィクボルク・レインのシンガポール事務所の弁護士(Senior Lawyer)。同法律事務所の実務を担当して、特に海難、海上保険、船舶の売買および賃貸借、紛争解決にあたっています。以前は同事務所の日本における代表者として神戸事務所を任されていました。同氏はLegal 500から海事・船舶の分野で高い評価を受けています。



Terje Holteは、船長の経歴をもち、海上保険業に29年間従事しています。これまで25年にわたってGardグループの様々な組織でアンダーライター業務を行ってきました。現在は、Gard SingaporeでSenior Underwriterを務めています。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。