

プレスティージ号事件の緒戦は ABS の勝利

First round in PRESTIGE war goes to ABS

ニューヨークの連邦裁判所はある種のクレームに適用すべき裁判管轄権と国際的管理体制の判断を下しました。

読者の皆様は2002年11月のタンカー、プレスティージ号が浸水しその結果貨物の燃料油7万7千メトリックトンの大部分が流出した事件をお忘れではないでしょう。汚染の範囲は数カ国に及び、特にスペインは大きな被害を受けました。この事件は発生以来ずっと業界に陰を落としており、それにより起こされた裁判とともに、その影響は今後も尾を引くことになるでしょう。¹



あまたある影響のひとつは、スペイン政府から本船の船級協会である米国船級協会(American Bureau of Shipping = ABS)に対して起こされた約10億米ドルの訴訟です。ABSに対してスペインで起こされるクレームは、スペインもその加盟国である、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1992年(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 = CLC92)に準じ、またその条約が適用されるとの認識にてクレームされると思われませんが、スペイン政府はABSに対するクレームをABSの本国である米国で起こすことにしたのです。

¹ ガード・ニュース170号の記事「オイル・タンカー - プレスティージ号事件後の状況」及び173号の記事「スペインの痛み - プレスティージ号事件後汚染対応は一層厳しく」参照

「米国でABSに対するクレームに勝訴すれば、そのクレームは額でも範囲でもCLC92の規定で制限されない。」

米国はCLCの加盟国ではなく、実は独自の油濁補償制度を持っているのです。その制度は基本的には1990年の油濁法(Oil Pollution Act of 1990 = OPA90)のかたちをとっておりエクソン・ヴァルデス号事件後まもなく導入されたものです。米国でABSに対するクレームに勝訴すれば、そのクレームは額でも範囲でもCLC92の規定で制限されません。

しかし、2008年1月にニューヨークの連邦裁判所地方裁判所の一判事は、このクレームを米国で起こすのは管轄違いだと裁定しました。

問題点

スペイン政府は大胆にも本船の船級協会としてABSを訴えました。本船に対してかかる貨物の運搬業務を許可したことは誤りであり、過失であるというのです。スペイン政府はさらにABSは彼ら(政府)に対して注意義務があり、その義務に違反したと申し立てました。ABSはこれらの主張を否定しました。

「裁判官はABSの略式裁判^{*)}の申し立てを支持し、スペイン政府を支持しませんでした。」

これらの問題点はいずれもニューヨークでもスペインでも未解決です。

ABSはむしろ一連の予備的審問点を以下のように列挙しました。

- スペイン政府がクレームを申し立てるのは、正しくは米国においてではない
- クレームは CLC92 のもとで申し立てるべきである
- CLC92 は彼ら (ABS) を賠償責任から免除している。彼らは CLC92 の 3 条 2 項(b)に定義される「他の人物」だからである。この項は以下のように謳っている。

「汚染損害の賠償の請求は、この条約に基づく場合を除くほか、所有者に対して行うことはできない。本条 5 項を条件として、汚染損害の賠償の請求は、この条約に基づくものであるかどうかを問わず、... (b) 水先案内人、または非乗組員であつて本船に対して業務を行うその他のいかなる人物に対しても行うことはできない。」

「裁判官の判定は業界全般に歓迎されることでしょう。」

この予備的審問点は本年 1 月初旬に判定されました。

判定

裁判官は ABS の略式裁判の申し立てを支持し、スペイン政府を支持しませんでした。裁判官は、CLC によればスペインはクレームの申し立てを本国で行うべきであるとしました。また、ABS が CLC 第 3 条 (4) (b) の「その他の人物」の定義に当たるとしました。裁判官はこう書いています：「スペインは CLC 加盟国として、CLC の条項に拘束されており、従って自国のクレームはその条約の下に、自国の、あるいは被害を受けた他の契約国の裁判所で追求すべきである。」(重要な付加判断) 裁判官はまた、以下のようにも言っています。「スペインは、条約自体が、その加盟国である原告による米国の裁判所での訴訟を排除する状況下で、米国の裁判所が、自国が加盟していない条約の下でもその条約で定義されるクレームの裁判権を行使することによって訴訟原因(救済の申し立て)を拡大できるとの発議の裏づけを何一つ提出していない。」

コメント

裁判官の判断は、広く業界に歓迎されることでしょう。業界は国際的業界を支配するのは国際的規則や条項であるべきだし、特に長年にわたって広く受け入れられている汚染補償条約を回避すべきではないと信じているからです。スペインは長らく CLC の加盟国でありながら、条約が自国の政府に不利に働くと思われる時にその条約を無視するべきではないとするのが大方の考えでしょう。CLC や同様の条約は、成功裏に機能しているすべての条約同様に、競合する利害間に均衡をもたらします。船主は実質的に厳格な賠償責任を受け入れます(賠償責任の除外は通常適応されません)。船主はまた、賠償責任はすべて最後は誰かのところではなく自分自身に回ってくることも承知しています。この決まりはともに賠償請求者にとって有利です。過失を証明する必要もなく、賠償請求を起こす相手を特定する必要もないからです。一方船主の方は、本船の大きさを基準にした金額まで油濁損害の賠償責任を制限することができます。かかる制限額を破ることは極めて困難です。² CLC のもとで船主に対してクレームを起こして、その条約の「金庫の中」の最大限の額を前にし、加えて CLC が施行されていない(従ってその制限が適用されない)米国で ABS に対してクレームを起こすスペイン政府は、多くの人の目に、国際法では一口で食べるべきサクランボを「二口で食べようとしている」ように見えるでしょう。

本船の貨物のほとんどが流出し甚大な汚染の原因となったのは、スペイン政府が本船に安全な場所の提供を拒み、大西洋に追い返して悪天候にまともに晒させたばかりか、必要な救助もしなかった結果であるとの大方の見方を考えると、正義が行われたと業界が思うのも反動かも知れません。

「船主は、本船の大きさを基準にした金額まで油濁損害の賠償責任を制限することができます。」

加えて重要な問題は、ABS あるいは他の船級協

¹ 事実審理の前の法律問題のみで判断を下す裁判。

² 加えて国際的な汚染賠償体制は、船主の責任制限額以上の油濁損害の賠償を基金条約で備えています。

会が - スペイン政府の言うように - ABS が本船の劣悪な状態を確認し、必要書類の発行を拒否して船主に運航を停止させるなどの措置を取らなかったことで、油濁損害の賠償責任に対応すべきか、ということです。スペインが主張するように ABS に違反があったか否か - まだ決定されたわけではありませんが - にかかわらず、本船の状態を査定しまた保守するのは、すでに多くの解説者にて認知されているように、船主の管理責任であり職権の範囲なのです。

「本船の状態を査定しまた保守するのは、船主の管理責任であり職権の範囲なのです。」

ABS はこの判定を「船級協会全体の勝利」と述べています。スペイン政府の弁護団、そして思うに政府自身の見解は異なるでしょう。その判定には不同意であり、「技術的細部にこだわった」ものだと述べ、今後の方針を検討中だといっています。

スペインはこの判定に反対して上訴するものと思われるので、法的論争はまだ何年も続くことになりそうです。