



## マラッカ・シンガポール海峡における海難 — どの国の法制度？



こちらは、英文記事は「[Marine casualties in the Straits of Malacca and Singapore - which regime?](#)」（2014年12月14日付）の和訳です。

海難事件においては、とりわけ船主の立場から見て最も有利な法制度が適用されるようにするため、事故発生時に船舶がどの国の領海に位置していたかについてしばしば紛争が起こります。本稿では、世界で最も混雑する海上輸送路の一つに関わる法制度の相違点について検討します。

マラッカ・シンガポール海峡は、世界の貿易財の約3分の1が通過する場所です。同海峡は、以下の3カ国にまたがっている点において他の主要海上輸送路と異なる性格を有しています。

- マレーシア
- シンガポール
- インドネシア

海難事件が自国の管轄海域内で発生した場合、当局は同様の事件の再発を防ぐため、その事件を調査する権限を法により与えられています。

### 準拠する法制度

シンガポールでは、衝突事故は1911年海事条約法（[Maritime Conventions Act 1911](#)）に準拠します。この法律は、衝突事故が発生し、その原因を一方の船舶の過失に帰すことができない場合、当事者は通常それぞれの過失の程度に比例して責任を負うと定めており、当事者は平等に責めを分かち合うこととなります。マレーシアでは1956年民事法（[Civil Law Act 1956](#)）の第5条により、同様の法律が適用されます。

インドネシアの商法の条文でも、衝突事件における当事者の責任は同じようにその衝突を引き起こした過失の割合によって決定されます。同国において立証すべき最も重要な問題は過失の要素であり、これは、乗組員、特に船長の専門技術に関係する要素であると一般的に理解されています。

## 責任制限

シンガポールにおいて現在適用される責任の制限に関する法制度は、「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約（1976年条約）」です。他方、マレーシアでは「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約」を改正した1996年の議定書（1996年議定書）が適用されています。シンガポールでは、2005年5月1日に（商船法 [\[Merchant Shipping Act\]](#) の Part VIII に基づいて）1976年条約が施行されて以来、同条約が運用されてきましたが、マレーシアでは、つい最近まで、1957年の「海上航行の船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」（1957年条約）が関連法規として適用されていました。しかし、2014年初めに2011年の商船（改正および適用拡大）法が施行されたことを受けて（[Merchant Shipping \[Amendment and Extention\] Act](#)）、2014年3月1日以降、1996年議定書がマレーシアの責任制限に関する新たな法体制となりました。

これに対し、インドネシア法の下では、責任制限はインドネシア商法に準拠しています。インドネシア商法は以下の2つのタイプの責任制限を認めています。

- 一包当たりの責任制限
- トン数当たりの責任制限

衝突が起きた場合、衝突が故意や重過失によるものでない限り、船舶は、その責任を船舶の純トン数の1立方メートル当たり50インドネシアルピーに制限することができます。インドネシアの民法、海運法（Shipping Law）のいずれにも、重過失の定義は定められていません。しかし、おそらくは、作為または不作為が船舶、乗客、乗組員、貨物の安全を危うくするおそれがあることを船長が十分認識すべき状況において、船長が重大な過失を犯すことを意味しているものと思われまます。

## 船骸撤去

船舶が船骸であると宣言された場合、必要に応じて、各当局が船骸撤去作業を引き受けることとなります。マレーシアでは、商船に関する規則（[Merchant Shipping Ordinance 1952 \[MSO\]](#)）に基づき、海難残骸物の主たる清算者である海運局長（Director of Marine）に、船骸とサルベージに関する全事項に関する指揮監督権が与えられます。船骸が航行の危険や障害となったり、海洋環境に有害な影響をもたらしたりする可能性がある場合、船主は、MSOに基づき、すみやかに船骸の位置決定、標示、撤去を行い、汚染の発生を未然に防ぐ措置を講じる義務を有します。船主側の不履行に対しては罰金が科されます。海運局長は、船骸撤去に関して船主・船長が実施することを確約したすべての措置が適切に履行されるように、船主・船長に金銭的保証を求めることもできます。これに加えて、マレーシアでは、「2007年の海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約」が批准され、MSOに同条約に対応する規定（この規定は、マレーシアに入港する船舶に対して、船外撤去に関して、1996年議定書に基づき算定された船舶の責任制限額に相当する保険契約またはその他の金銭的保証を確保することを義務付けている）が盛り込まれました。この規定に違反した船主には罰金が科されることとなります。シンガポールとインドネシアはナイロビ国際条約を批准しておらず、同種の規定も整備されていません。

シンガポールでは、シンガポール海事港湾局（Maritime and Port Authority of Singapore [MPA]）が船骸撤去の全般的な監督を行い、船骸の清算者を任命します。難破した船舶の船主以外の者が船骸を発見した場合またはその所有権を取得した場合には、可能な限りすみやかに当該船骸の清算者に届け出なければなりません。発見者が合理的な事由なしに届け出なかった場合、サルベージ要請を行えなくなることだけに止まらず、商船法第 153 条に基づき、船主または船骸の権利を持つ第三者に対する責任を負わされる可能性があります。

インドネシアでは、船骸撤去について、運輸省の海運総局（Directorate General of Sea Communications）が主管します。同局は、船骸が海上の安全・保安の妨げとなる場合、同国の海運法に基づき、船主に対して船骸とその積荷の指定場所への移動を指図することができます。船骸撤去作業は、沈没後 180 暦日以内に実施しなければなりません。これを履行しない場合、船主は刑事的制裁の対象となる可能性があります。海運総局が船主に代わって作業を実施した後、それに要した費用を請求することになります。

## 汚染

海難事故によって 3 カ国の領海が汚染される可能性があるため、各国はその回避に取り組んでいます。

インドネシアは、「1969 年の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（69 CLC）」を改正した 1992 年議定書（92CLC）、「1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書（MARPOL 73/78）」など、海洋汚染に関する複数の条約を批准しています。さらに、インドネシア海運法には、船舶関連業務と港湾活動から生じる廃棄物の海洋投入処分を規制し、違反した場合には刑事的制裁を課す旨の定めが盛り込まれています。乗組員は、インドネシア領海内で廃棄物、屑、あるいは危険かつ有毒な化学物質を海洋投入処分することを禁じられています。乗組員は、船舶関連業務に起因する汚染が発生した場合は直ちに報告する義務を負うとともに、汚染事故の発生防止と緩和に努めなければなりません。

マレーシアも、「船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL 73/78）」、「1992 年の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」、「2001 年の燃料油による汚染損害の補償のための国際条約（バンカー条約）」など、様々な国際条約の締約国であり、マレーシアの領海と経済水域で船舶の油、有害物質、汚染物質、廃棄物など油や有害物質の海洋投入処分を行うことを禁じる国内法<sup>1</sup>を整備しています。これらの法律の違反者は、罰金刑もしくは禁固刑、またはその両方を科される可能性があります。マレーシア当局は、適切な担保を受け取るまで違反船舶を拘留する権利を有しています。上記のとおり、マレーシアの領海や経済水域に入るすべての船舶は、適用条約に基づく船主の責任限度額に相当する保険証書またはその他の金銭的保証を備えておかなければなりません。

シンガポールの領海に入る船舶の所有者は、当該船舶から排出される汚染物質について責任を負っています。汚染物質には、油だけでなく、ごみ、廃棄材、プラスチックも含まれます。海洋汚染防止法（[Prevention of Pollution of the Sea Act](#)）に基づき、船舶の船長、船主、代理店は、上記の汚染物質を本船から排出した場合、刑法違反に問われます。ただし、船舶の安全確保や洋上で人命救助を目的として排出が必要であった場合などの例外規定に該当するケースは除外されます。さらに、船舶の所有者は、MPA が実施した汚染物質除去の費用に加えて、排出に起因する損害を防止・軽減するための費用を支払う義務を負います。

<sup>1</sup> 1994 年の商船（油及びバンカー汚染に対する責任及び補償）法（[Merchant Shipping \(Liability and Compensation for Oil and Bunker Pollution\) Act 1994](#)）、商船に関する規則（Merchant Shipping Ordinance 1952）、環境質法（[Environmental Quality Act 1974](#)）、排他的経済水域に関する法律（[Exclusive Economic Zone Act 1984](#)）。

ばら積みの油を貨物として輸送するために建造または改造された船舶から油またはバンカー油が排出された場合、若干異なる規制が適用されます。該当する船舶の所有者は、商船（油汚染に対する民事責任と補償）法（[Merchant Shipping \[Civil Liability and Compensation for Oil Pollution\] Act](#)）により民事責任が課されることとなります。当該船舶の所有者は、同法に基づき、排出に起因する損害と、排出を防止・軽減するため講じられた措置の費用について厳格責任を負います。また、防止措置によって生じる損害についても責任を負います。ただし、船主は、自己の従業員または代理店以外の者が損害を与えることを意図してなした作為または不作為により排出に起因する損害が生じたことを実証できる場合などの特定の状況の下において、その責任を免除されます。同法上の責任を認定された船主は、同法に従って責任を制限することができますが、責任制限額は、本船の純トン数に基づいて算定されます。ただし、船主が同法に定められた損害や費用を発生させる意図を有していたか、損害や費用が発生することを分かった上でなした無謀な作為または不作為により排出した場合には、責任の制限は認められません。

上記以外のタイプの船舶のバンカー油（またはその残滓）の排出については、2008年の商船（バンカー油汚染に対する民事責任及び補償）法（[Merchant Shipping \[Civil Liability and Compensation for Bunker Oil Pollution\] Act 2008](#)）により民事責任が決定されます。同改正法には商船（油汚染に対する民事責任及び補償）法と同様の条項が盛り込まれていますが、同法の下では船舶の登録船主のみならず、裸用船者、管理者、運航者に対しても排出について厳格責任が課されます。同法に基づく責任を認定された船主も責任を制限することができますが、その額は1976年条約の規定に従って算定されることとなります。

同地域への寄港や、マラッカ・シンガポール海峡の通航に関するご質問・問題等については、Gardのシンガポール事務所がご対応いたします。

本稿の執筆に際し、シンガポールの Oon & Bazul LLP、マレーシアの TS Oon & Partners、インドネシアの Christian Teo Purwono & Partners から情報をご提供いただきました。

この記事に関するご質問やご意見は、ガードジャパン株式会社（Email: [gardjapan@gard.no](mailto:gardjapan@gard.no)）までメールでお寄せください。

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とは限りません。であるとは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。