

アメリカ油濁法の新たな動向 —改正法の制定と新法案の動き—

要旨

1989年にアラスカで発生したエクソン・バルディーズ号油濁事故を契機として制定された1990年アメリカ油濁法は、制定以来、15年が経過しました。

その後、昨年8月に、同油濁法を改正する法律が制定されました（同10月に施行）。この法律によって同油濁法が変更された主な点は、次の2つです。

従来は、タンカーについてのみ、油濁事故緊急対応計画の作成が義務付けられていましたが、今後は、新たに、タンカー以外の船舶(400総トン以上)へも、これを義務付けることになりました（本年8月から実施）。

同油濁法では、事故が発生した場合の責任当事者を、「船舶を所有、運航または裸傭船する者」としています。今般、新たに、「担保権者などを除外する規定」を設けて、金融機関など、船舶の融資者が船舶の所有者などの名義人となっている場合には、これらの者が船舶の管理に関与しない場合には、同法での責任を負わないことを規定しました。

また、このような法改正とは別に、同油濁法に関する新たな動きが出ています。

昨年、11月に、アメリカ東部のデラウエア川（ニュージャージー州）で、タンカー、Athos号が油濁事故をおこしました。本船はシングルハル構造でしたが、この事故を契機として、シングルハル・タンカーの早期廃止を促進するための動きが出ています。具体的には、同州選出の国会議員が下院にて、「シングルハル・タンカーによる油濁事故について、事故が発生した場合の責任制限額を引き上げる」という提案を行い、同法案は、本年6月に下院で承認されました（今後、上院にて審議される予定です）。一方、上院でも、地元議員が、「シングルハル・タンカーの責任制限額を段階的に倍増して、最後に撤廃する」という法案を提案しています。

今後の両案の審議の成り行きが極めて注目されます。

1. 新法の制定

ブッシュ大統領は昨年8月に、「2004年コーストガード及び海上運送法」を制定しました。この中で、「1990年油濁法に関する改正」という章が設けられ、主として次の2点が規定されました。

(1) ノン・タンク船による緊急対応計画書の作成・保持

油濁法では、タンク船（油、危険物質を貨物として運送する船舶）について、油濁事故に備えた漏油緊急対応計画書の作成を義務付けています。今般、連邦水質汚濁法を改正して、タンク船以外の船舶で、総トン数、400トン以上の船にも、同様の計画を作成することが義務付け

られました(701条)。本年8月9日以降、アメリカに入港する対象船舶は、この計画書をコースト・ガードに提出して、保持することが必要になりました。

(2)責任当事者から担保権者などを除外する規定の導入

油濁法は、「責任当事者とは、船舶を所有、運航または裸用船する者をいう」と規定していません(1001条(32))。金融機関などが、船舶に融資して、その債権を保全するために船舶所有者の名義人となることが、しばしば見られます。同法は、この点について、特別な規定を置いていませんでした。

このため、金融機関は、自らが「貸し手責任」(Lender Liability)を問われることを恐れて、このような場合には、責任を負わないという規定を導入するよう、政府に対して、強く要望してきました。これに応じて、政府は、今般、責任当事者から担保権者などを除外する規定を導入しました。

具体的には、新法で、「船舶所有者または運航者には、船舶または設備の管理に関与せず、また、当該船舶または設備の、担保権の保全を主な目的として所有権を有することを証明する証拠(indicia of ownership)を持つ者は、含まれない。」と規定しました(703条)。

この改正によって、アメリカで航行するタンカー船主への融資を行う、金融機関のリスクは軽減されました。しかしながら、アメリカでは各州も独自の油濁法をもっており、州によっては、このような担保権者を保護する規定はなく、厳しい内容の油濁法もあります。このため、これらの州法が適用される場合には、今後とも担保権者に厳しい結果となることは有り得る、とみられています。

2. Athos 号油濁事件

(1)事故の概要

本船(キプロス船籍、ギリシャのTsakos Shipping & Trading社が管理、タンカー、37,895総トン、60,880重量トン)は、原油を積載して、ベネズエラから、ニュージャージー州のPaulsboro(フィラデルフィア付近)に向けて航行中、2004年11月26日に、目的地付近のデラウェア川にて、原油が流出し、船体が8度傾斜しているのを発見しました。調査の結果、本船の船底部に、何らかの水中障害物との接触によると見られる破孔が発見され、ここから流出したものと判明しました。

汚染は川沿いに、約60マイル(約110キロ)の長さに及び、最終的に流出量は、約265,000ガロンに達しました。このため、フィラデルフィア港は3日間、閉鎖され、下流にある原子力発電所は、油の流入による停止を恐れて、約1週間、運転を休止させました。

(注)ダイバーが現場付近の川床を調査した結果、沈下物として、鉄パイプの破片と錨を発見しました。この、いずれが原因か、調査中です。

(2)損害の見込み

油汚染の清掃費用について、既に1.6億ドル(約180億円)強を費した、と報じられています(ちなみに、アメリカ油濁法の下での、本船の責任制限額は約4,550万ドル(約50億円)です)。なお、賠償金の見込み額は未詳です。

3. 油濁法の改正への動き

この事故を契機として、地元選出の国会議員が新しい立法案を国会に提出しました。

” デラウエア川保護法案 ”

ニュージャージー州の下院議員で、コーストガード及び海上運送小委員会の委員長である、LoBiondo 氏による提案で、” デラウエア川保護法 ” と呼ばれています。その要旨は次の通り。

・本船はシングル・ハル・タンカーであった。このため、タンカーのダブル・ハル化を奨励するために、油濁法を改正して、シングル・ハル・タンカーの責任制限金額を、次の通り、増額する。

現行：シングル・ハル/ダブル・ハルに係わらず、

3千総トン以下の船舶：

1総トン当り、一律、1,200ドルまたは、200万ドルの内、いずれか高額の金額。

3千総トン以上の船舶：

1総トン当り、一律、1,200ドルまたは、1千万ドルの内、いずれか高額の金額。

改正案：

2005年に発生する事故：1総トンあたり、1,550ドル

2006年に発生する事故：1総トンあたり、1,900ドル

2007年以後に発生する事故：1総トンあたり、2,250ドル

(いずれの場合にも、定額については、現行の200万ドルを250万ドルとし、現行の1千万ドルを1,400万ドルとする)

この改正案は、本年6月に下院で承認されました。今後、上院での審議が注目されます。

” 油濁賠償法案 ”

ニュージャージー州の上院議員、Lautenberg/Corzine 両氏は、同様の趣旨で、別途、上院へ法案を提出しました。その要旨は、油濁法を改正して、シングル・ハル・タンカーの責任制限額を次の通り、順次、高額にして行き、最終的に廃止する、というものです。

施行後、最初の年：現行の責任限度額の2倍の金額

2年目の年：現行の責任限度額の3倍の金額

3年目の年：現行の責任限度額の4倍の金額

4年目の年：現行の責任限度額の5倍の金額

5年目の年：現行の責任限度額の6倍の金額

6年目以後：限度額なし

この法案には、シングル・ハル・タンカーの事故の賠償については、荷送り人 (shipper) と船主が共同して責任を負う (joint and several liability)、という提案も含まれています。

上記、両案の今後の審議の成り行きが注目されます。いずれにせよ、油濁法の責任制限額は制定時の1990年以来、据え置かれてきましたので、近い将来、増額される可能性はあるとみられます。

以上