

# 港湾の油濁損害に関する一考察

今 泉 敬 忠

(横浜国立大学)

## 目 次

1. はしがき
2. Torrey Canyon 号事件の概要
3. 油濁損害に対する海上保険の立場
4. 衝突約款では負担されない
5. 船主責任相互保険組合によって負担される範囲
6. 保護補償約款によって負担される範囲
7. む す び

## 1. は し が き

1967年3月18日に発生した Torrey Canyon 号事件は、各方面に影響を与えた。これらの影響の中で、海上保険に与えた影響は見逃せない大きな問題である。イギリスでは、この事件を契機として協会衝突約款(Institute Running Down Clause)を中心とする各種約款の改正がやつぎばやに行われている。大型タンカーの海難とそれに伴う油濁損害の問題は近年増加の傾向をみせ、上記事件以外にも1966年2月20日北海沿岸で衝突事故を起したノルウェーの Anne Mildred Bröveg 号事件や同年3月1日ボスボラス海峡で衝突事故を起したソビエトの Lutsk 号事件などは有名である。わが国のように、京浜地区、名古屋地区、阪神地区、北九州地区などに財貨が集中している場合には、万一衝突、座礁などにより港湾内に油が流れ出し、火災でも発生しようものなら、莫大な損害が生じることは明らかである。しかもこのような危険をはらみながらも、タンカーは日増しに大型化している。もちろん、このような事故に対して各種の施策が講じられ法律の改正や新しい法律の制定なども行われているが、これらは事故を完全に消滅させることができるのではなく、Torrey Canyon 号事故を通じて明らかになったこの種の事故による直接損害・間接損害の大きさは莫大なものとなり、他人に対して加え

た損害に対する船主の賠償責任は巨額に達するであろう。そこで Torrey Canyon 号事件をもう一度振り返りながら、これらの事故による船主の賠償責任に対する善後策としての海上保険の現状がどうなっており、またどこに問題があるかを検討することにする。

## 2. Torrey Canyon 号事件の概要

すでに、各方面で、この事件の詳細が報じられている<sup>(1)</sup>ので、ここでは必要な範囲に限ってごく簡単に概要を述べることにする。

### 1. 本船の明細

船名・船種・船級… Torrey Canyon 号・タンカー・ロイド

100 A 1

船籍…リベリア

トン数…118,285重量トン・61,263総トン

船主…Barracuda Tanker Corp.

用船者…Union Oil (アメリカ) (Barracuda Tanker Corp. の親会社)

航海用船者…British Petroleum Co. Ltd.

### 2. 事故の概要

Torrey Canyon 号は、ペルシャ湾の Mina Al Ahmadi から、119,328 トンの原油を積載して、喜望峯経由でイングランド中部の Milford Haven へ向け、平均16.23ノットの速力で航行していた。天候はかすかにかすみがかかっていたが視界はよく、風力5の北西の風があり、海はおだやかだった。Scilly Islands の西約5マイルを通過するように自動操舵装置で北上していた。ところが風と強い潮流のため1967年3月18日午前6時30分頃、予定通りならば右舷に見える筈の Scilly Islands が若干左舷船首の方向約24マイルの距離に発見された。船長は、ここで予定通り Scilly Islands の西側を通ろうとして、いったん西へ転針したが、思いなおして Milford Haven への近道になる Scilly Islands の東側を通過することにきめ、再び針路を元に戻し

た。

午前8時18分、本船は Peninnis Head 灯台の東約4.7マイルの地点にいた。船長は Seven Stones と St. Martin's Head との間を通過しようとして左にコースを変えようとし、自動操舵のまま二度（最初16度、次に13度）針路を変更した。上記水路の中程にきたときに約325度に針路を変更するのが船長の意図であった。午前8時40分、船長は本船が予想していたコースよりもっと Seven Stones に近い（South Stones から僅か2.5マイル）ことを発見、0度に針路を変えようとしたが、左舷にいた漁船の中の一隻が邪魔になり、針路を変えることができなかった。そこで船長は操舵器のスイッチを手動に切り換え、真北に転針して再び自動に戻した。

午前8時48分頃、船長は本船が危険な位 Seven Stones に近づいていることを発見、操舵手に「取舵一杯」と命令した。操舵手はすぐ舵輪を思い切り左へ回したが、何の反応もないのに気づいて、大声で船長を呼んだ。かけつけた船長はスイッチが「手動」でなく、「コントロール」になっているのを発見（スイッチがコントロールにある場合、舵輪自体は船の操舵には何ら影響なく、舵輪の左側にある制御ハンドルにより舵を動かすことができる）、直ちに「手動」に切り換えたので、船首は左に回り始めたが、午前8時50分350度の方向まで向きが変わったとき、Seven Stones の中の Pollard Rock に全速力で乗り揚げた。本船は急停止し、主機関はとまり、右舷の6つのタンクが裂けて原油が流出し始めた。

### 3. 座礁後の経過

座礁した本船から多量の原油が流出し、イギリス海軍の艦艇は薬剤を撒いて油害の防止につとめ、一方船主は直ちにオランダの救助業者 Wijsmuller と Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (no cure, on pay) 条件で救助契約を結び、救助作業が開始された。しかし、救助作業は天候の悪化、本船上の爆発などで捗らず、この間3月20日までに3万トン、同26日までにさらに3万トンの原油が流出し、イングランド南部海岸は一面に原油で汚染

され始め、さらにその影響は大陸沿岸にまで及びそうになった。すでに船体は二つから三つに折れて全損状態となり、3月28日朝、船主は保険者に船体を委付し、同日夕刻イギリス政府は油害のこれ以上の拡大を防ぐため、船内に残っている原油を船体諸共爆撃して炎上させるという非常手段に訴えた。この手段により、3月30日までに船内および近接水面の油は処分されたという。

#### 4. 損害の概要

この事故の結果生じた損害は、本船の座礁による損害だけで16,500,000ドル(59億4千万円)であり、積載していた約120,000トンの原油の流出と爆撃による損害600,000ポンド(当時として約6億円)であり、さらに流出した原油の清掃費用としてイギリス政府は約20億円を支出した。この他イギリス軍隊の爆撃費用(約10億円)や海産物等に加えた損害を加算すれば、この事故による損害は巨額に達すると考えられる。

#### 5. 事故の原因

リベリア政府の作成した調査報告書によれば、シリー諸島付近のような水域でかつ近辺に漁船などがいる状況の下で、自動操舵のまま航行を続け、コースの選択についても判断を誤り、また自動操舵装置の切換えについての規則を作成しておかなかったことなど、事故の原因は、もっぱら船長のみの過失にあった、としている。

注 (1) この事故については、東京海上船舶業務部「Torrey Canyon号座礁事故」『損害保険研究』29巻3号96頁以下に詳細が述べられている。本稿もこれによった。なお、加用信三郎「トリー・キャニオン号事件と大型タンカーの問題」『海運』第479号8頁以下; G. Gill, F. Booker and T. Soper, *The Wreck of the Torrey Canyon*, 1967; R. Petrow, *The Black Tide in the Wake of Torrey Canyon*, 1968等参照。

### 3. 油濁損害に対する海上保険の立場

Torrey Canyon 号事件を、損害の面からみると、本船自体の損害と積荷である原油の損害という実体的損害と、流出した原油のために船主が負う責

任損害とに大別することができる。もしこれが前記 Anne Mildred Bröveg 号事件や Lutsck 号事件のように衝突から生じたのであれば、責任損害は相手船とその積荷に生じた損害のために船主が負う責任損害と流出油のために船主が負う責任損害に細分化されることになる。

さて、これを海上保険者の責任の面から考えると、本船自体の滅失・損傷による損害と本船上の積荷自体の滅失・損傷による損害は、通常は海上保険の中の中心的保険である所有者利益に対する船舶保険と積荷保険で負担される。衝突の場合には、責任利益の保険であり、通常、船舶保険証券に特約として貼付される衝突損害賠償金填補条項（通称、衝突約款——Running Down or Collision Clause）によって、他船と他船上の積荷またはその他の財産に生じた損害に対し、船主が賠償責任を負う金額の4分の3（4分4のこともある）を保険価額を限度として負担される。しかし、現実には船舶間の衝突があっても、それ以外の損害は負担されず、さらに衝突以外の事故の場合、例えば Torrey Canyon 号事件のように座礁等の事故の場合には、船主の責任損害は、船舶保険証券や衝突約款によっては、まったく負担されない。すなわち、通常の海上保険では、油濁損害に対する船主の責任は負担されない、ということである。この点イギリスの旧協会期間約款（船舶）中の衝突約款はこのような損害に対し負担するか否か明確さを欠いていたため、Torrey Canyon 号事件を契機として改正され、負担しない旨を明記するに至った。

それならば、油濁損害に対する船主の責任は、いかなる方法で負担されるかといえ、二つの方法が考えられる。一つは、主要な海運国に存在する船主責任相互保険組合（Protection and Indemnity Club or Association—わが国の場合は昭和25年設立の日本船主責任相互保険組合がある）による方法で、もう一つは通常の船舶保険証券にイギリスの協会建造危険約款（Institute Clauses for Builders' Risks）や協会係船危険約款（Institute Time Clauses—Hull Port Risks）中の保護補償約款（Protection and Indemnity Clause）を特約として挿入する方法である。わが国の実際の場合には、この

ような約款が存在しないため、船主から要求があった場合には、和文の船舶保険証券に英文の保護補償約款を貼付するという便宜手段が講じられている。

ただ問題はこれら二つの方法のいずれをとっても、船主の責任全額が負担されるとは限らない、ということである。

そこで、本稿では、協会衝突約款の改正の問題をおりまぜながら、油濁損害に対する船主の賠償責任についての海上保険の立場を明確にすることにする。なおわが国の実際は、和文の保険証券と英文の保険証券が使用され、英文保険証券はイギリス海上保険市場で現に用いられているのと同じ様式のものであり、しかもその中に英法準拠法約款 (English Law and Usage Clause)<sup>(1)</sup> が挿入されており、この約款によって、損害に対する填補責任の有無およびその支払方法についてはイギリスの法律・慣習に従うことになっているので、両者を比較検討することにする。

注 (1) 原文は次の通りである。

This insurance is understood and agreed to be subject to English law and usage as to liability for and settlement of any and all claims.

#### 4. 衝突約款では負担されない

前述のように、Torrey Canyon 号事件の場合は、座礁に起因するものであるから、船舶の運航に伴って生じる賠償責任のうち、船舶間の現実の衝突によって生じる賠償責任に限って負担する衝突約款<sup>(1)</sup>の適用がないことは明らかである。しかし、もし衝突によって油濁損害が生じ、その結果船主が賠償責任を負うことになった場合について検討することにする。

##### 1. わが国の衝突損害賠償金填補条項の場合

船舶保険特別約款第3種乃至第5種に規定されている衝突損害賠償金填補条項<sup>(2)</sup>は第1条第1項に、「被保険船舶カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害(被保険船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其他船カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シタ

ル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因ル使用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス)ヲ被保険者カ賠償スヘキ法律上ノ義務ヲ負ヒ且……現実ニ之ヲ賠償シタルトキハ次条規定ニ依ル賠償金(何レノ場合ニ於テモ保険価額ヲ限度トス)ノ4分ノ〇ヲ保険金額ノ保険価額ニ対スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス……」と規定し、保険者の負担する損害の範囲を明確にしている。

これによると、保険者が負担するのは、被保険船舶が他船と衝突した場合の他船と他船の積荷の損害と、被保険船舶が他船と衝突し、その結果その他船が第三船と衝突した場合の第三船とその積荷の損害に対する賠償責任に限られており、従ってこれ以外の物件に生じた損害に対する賠償責任は負担されない。ただ他船の損害には他船の使用利益の喪失、すなわち、いわゆる滞船料が加算される。

被保険船舶と他船との衝突が保険者の責任発生の要件であるから、被保険船舶が航法を誤り、他船が被保険船舶の衝突を避けようとして第三船と衝突した場合とか、狭い水路を被保険船舶が高速度で航行したため、それによって生じた波浪により他の二船間に衝突が生じた場合のように、現実には被保険船舶と他船との衝突がない場合には、たとえ法律上損害賠償責任が発生しても、保険者はこれを負担しないのである。

さらに、第1条第2項に「……如何ナル場合ヲ問ハス船舶又ハ積荷ニ非スル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ付テハ当会社ハ填補ノ責ニ任セス」と規定し、保険者の免責する範囲を明確にしている。

これによると、他船の乗客や船員の死亡・傷害、乗客や船員の所持品の損害に対する賠償責任、船骸や積荷の難破物の除去に要する費用に対する賠償責任は、保険者の負担しないところとなっている。

従って、たとえ被保険船舶と他船とが衝突して被保険船舶または他船から流出した油による油濁損害が発生し、その結果被保険船舶の船主が賠償責任を負うことになっても、衝突損害賠償金填補条項はこれを負担しないのであ

る。

## 2. 協会衝突約款の場合

19世紀末以来、殆んど大きな改正なしに継続して使用されてきた衝突約款<sup>(3)</sup>が Torrey Canyon 号事件を契機として1969年1月1日に可成り大きく改正された<sup>(4)</sup>。その目的とするところは、船舶の衝突によって生じた油濁損害に対する船主の賠償責任に関する保険者の填補責任を明確にすることであった。

改正前の旧約款によると「……本保険証券記載の船舶が他船と衝突し、その結果被保険者がこの衝突に関してある金額を他人に損害賠償として支払う責めを負い且つ支払わなければならない場合……」(……if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision, ……)と保険者の負担する範囲を規定していた。そして但書(Proviso or Exceptions Clause)に「但し本条は、如何なる場合においても、制定法上の権限による障害物の除去のため、またはかかる衝突の結果、船着場、波止場、埠頭、棧橋およびその他これらに類する構造物またはこれらの上にある貨物もしくは財産または陸上にある貨物もしくは財産に与えた損傷に対し、または被保険船舶の積荷もしくは債務に関し、または人の死亡傷害に対し、被保険者が支払う責めを負いまたは支払わなければならない一切の金額には、これを適用しない」(Provided always that this clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours wharves piers stages and similar structures, or any goods or property thereon or on land, consequent upon such collision; or in respect of the cargo or engagements of the insured Vessel or for loss of life or personal injury.)と



免責される範囲を規定していた。

従って、被保険船舶と他船との衝突の結果被保険者が負う賠償責任のうち、但書に列挙されたものを除くすべての賠償責任がこの衝突約款によって負担される、という解釈も成り立たないこともない。そう解釈すると、衝突の結果生じた油濁損害に対する船主の賠償責任も負担されるのではないかという疑問がでてくるのは当然である。

もちろん、約款の意図するところは、わが衝突損害賠償金填補条項と同じく、他船と他船上の貨物またはその他の財産の損害に対する賠償責任を負担することであろうが、文字解釈からすれば上記のような疑問も出てくることになる。

そこで、現行約款<sup>(5)</sup>は、こういった疑問を除去するため、負担される範囲と免責される範囲を可成り旧約款に較べて明確にしている。すなわち、「……本保険証券記載の船舶が他船と衝突し、その結果、被保険者がその衝突に關して下記の損害に対する損害賠償として、他人にある金額を支払う責めを負い、かつ支払わなければならない場合

- (i) 他船または他船上の財産の滅失または損傷
- (ii) 他船または他船上の財産の遅延または使用利益の喪失
- (iii) 他船または他船上の財産に関する共同海損、任意救助または契約救助」

(……if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other persons or persons any sum or sums in respect of such collision for

- (i) loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel,
- (ii) delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon, or

(iii) general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,) と負担される範囲を規定し、さらに但書として、「但し如何なる場合においても、被保険者が、下記の事項に対してまたはこれに関連して、支払う責めを負わされまたは支払わなければならない金額については、本条は適用しないものとし、また適用しないものとみなす。

(e) 制定法上の権限による、またはその他の方法による障害物、難破物、積荷その他種類の如何を問わず一切のものの除去または処分

(b) 他船または他船上にある財産以外の不動産または動産もしくは種類の如何を問わずその他一切の物

(c) 被保険船舶上にある積荷またはその他の財産、もしくは被保険船舶の債務

(d) 人命の死亡、傷害または疾病」

(Provided always that this clause shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for or in respect of:—

(e) removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever,

(b) any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels,

(c) the cargo or other property on or the engagements of the insured Vessel,

(d) loss of life, personal injury or illness.)

と免責される範囲を規定している。この現行約款は、旧約款で曖昧であった被保険船舶が他船と衝突した結果被保険者が負担する賠償責任のうち、保険者の負担する範囲を明確にしている。(i)(ii)(iii)に規定されている損害をみると現行約款の負担する範囲は一応「他船または他船上の財産に生じた損

害」と考えることができ、わが衝突損害賠償金填補条項に可成り近づいたといえよう。

さて、次に免責の範囲を旧約款よりも明確にした現行約款の但書のうち、本稿に必要な部分を摘出すれば、旧約款の「制定法上の権限による障害物の除去」に代えて(a)「制定法上の権限によるまたはその他の方法による障害物、難破物、積荷その他種類の如何を問わず一切の物の除去または処分」とした点にある。このうち、特に「処分」(disposal)という言葉の意味するところは、Torrey Canyon号事件で明らかのように、流出油に対し「除去」(removal)という言葉には該当しない薬剤の散布というような方法もとられるので使用したものである。

現行の協会衝突約款は、その負担範囲として、一応「他船または他船上の財産に生じた損害に対する賠償責任」に限定しているから、この但書がなくても、油濁損害に対する船主の賠償責任は免責されるのであるが、その免責をさらに明確にするために、特に付加されたものと考えられる。

要するに、協会衝突約款の場合も、被保険船舶と他船との衝突に起因する油濁損害に対する被保険船主の賠償責任は負担されないことは明らかである。

注 (1) 衝突約款については、葛城博士「新版講案海上保険契約論」342頁以下；同「イギリス船舶保険契約論」193頁以下；加藤由作博士「損害保険実務講座」139頁以下；小町谷博士「衝突責任担保約款の研究」『海商法研究第6巻』197頁以下；Dover, Analysis, pp. 40 et seq.; Hurd, Marine Insurance, pp. 93 et seq. 参照。なお、協会約款改正以後の研究としては、中西正和「衝突損害賠償金填補条項に関する若干の考察」『損害保険研究』30巻4号76頁以下，31巻2号81頁以下，31巻4号35頁以下に詳細な研究がある。

(2) 全文は次の通りである。

#### 衝突損害賠償金填補条項

第1条 当会社ハ本証券記載ノ船舶（以下被保険船舶ト称ス）カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害（被保険船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其他船カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シタル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因ル使用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス）ヲ被保険者カ賠償スヘキ法律上ノ義務ヲ負ヒ且確定判決ニ依リ又ハ当会社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ現実ニ之ヲ賠償シタルトキハ次条規定ニ依ル賠償金（何レノ場合ニ於テモ保険価額ノ限度トス）4分ノヲ保険金額ノ保険価

額ニ対スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但普通保険約款第3条列記ノ事由ニ因リテ生シタル衝突又ハ同第4条列記ノ場合ニ生シタル衝突ニ付テハ此限ニ在ラス

前項ノ場合ニ於テハ本衝突損害賠償金填補条項ニ依ラサル当会社ノ填補金ノ有無ニ拘ラス当会社ハ填補ノ責ニ任スヘシト雖モ1回ノ衝突事故ニ付当会社ノ填補スヘキ金額ハ如何ナル場合ヲ問ハス保険金額ヲ限度トシ且如何ナル場合ヲ問ハス船舶又ハ積荷ニ非サル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ付テハ当会社ハ填補ノ責ニ任セス

#### 第2条 下記ノ金額ヲ以テ本条項ニ依ル賠償金トス

- 1 衝突カ被保険船舶ノミノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ対シ被保険者カ賠償シタル金額
- 2 衝突カ被保険船舶ノ過失及他船ノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ其過失ノ割合（各船舶ノ過失ノ輕重ヲ判定スルコト能ハサルトキハ各船舶ノ過失ノ割合ハ同等ナルモノト看做ス）ニ応シ且相殺ヲ行ハスシテ被保険者カ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ対シ賠償シタル金額（相殺ヲ行ヒテ賠償シタル場合ニ於テハ相殺セサリシナラハ賠償スヘカリシ金額）
- 3 被保険者カ金錢ヲ以テ賠償ヲ為ス代リニ商法第690条ノ規定ニ依リ委付ヲ為シタルトキハ委付セラレタル船舶（被保険船舶中ニ包含セラレサル附属物ヲモ含ム）ノ委付當時ノ時価（船舶ト共ニ委付セラレタル運送貨及被保険者カ其船舶ニ付有スル損害賠償又ハ報酬ノ請求權アルトキハ其見積金額ヲ加算ス——以下委付物件ノ価額ト称ス）但委付ヲ為ササル場合ニ於テ被保険者カ賠償ノ責ニ任スヘカリシ損害中ニ（イ）本衝突条項ノ下ニ於テ当会社カ填補ノ責ニ任スヘキ他船及他船ノ積荷ニ生シタル損害（前条ノ規定ニ依ル）並ニ（ロ）本衝突条項ノ下ニ於テ当会社カ填補ノ責ニ任セサル損害又ハ費用ヲ含ムトキハ委付物件ノ価額ヲ前記（イ）並ニ（ロ）ノ各見積額ニ対シ按分シテ算出シタル前記（イ）ノ見積額ニ対スル割当額

第3条 他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ノ賠償請求ノ訴訟カ被保険者ニ対シテ提起セラレ被保険者カ当会社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ之ニ応訴シタルトキ又ハ被保険者カ当会社ト協議ノ上争ヲ仲裁ニ付シタルトキハ之ニ必要又ハ有益ナリシ訴訟費用又ハ仲裁費用ハ之ヲ本条項ニ依ル賠償金ニ加算シ其合算額（保険価額ヲ限度トス）ノ4分ノ3ヲ保險金額ノ保險価額ニ対スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス

他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ト他ノ損害トヲ併セテ請求セラレタル場合ニ於ケル費用ハ各被請求金額ニ応ジテ按分シ前項ニ依リ賠償金ニ加算スヘキ金額ヲ定ム

第4条 被保険船舶カ被保険者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テモ第三者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶トノ衝突ノ場合ニ準シ本条項ノ各規定ヲ適用スヘキモノトス但此場合ニ於テハ各船舶ノ過失ノ有無及其割合並ニ各船舶ノ損害額ハ被保険者ト当会社トノ間ニ之ヲ協定ス

前項ノ協定ヲ為スコト能ハサルトキハ被保険者ト当会社ト協議シテ1人ノ仲裁人ヲ選任シ其判斷ニ一任ス若シコノ選任ヲ為スコト能ハサルトキハ各自1人ノ仲裁人ヲ選任シ其選任セラレタル2人ハ更ニ第3ノ仲裁人1人ヲ選任シ仲裁人ノ多数決ヲ以テ仲裁判斷ヲ為ス

(3) 全文は次の通りである。

1. It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into

collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision, the Underwriters will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Vessel hereby insured, and in cases in which the liability of the Vessel has been contested, or proceedings have been taken to limit liability with the consent in writing of the Underwriters, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay; but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such vessel such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.

*Provided always that this Clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours wharves piers stages and similar structures or any goods or property thereon or on land, consequent upon such collision; or in respect of the cargo or engagements of the insured Vessel, or for loss of life or personal injury.*

2. Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this Policy as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

(4) この改正約款は当初「協会改正衝突約款」(Institute Amended Running Down Clause) とよばれていたが、1970年10月1日改正の「協会期間約款(船舶)」(Institute Time Clauses (Hulls)) にそのまま挿入され「協会衝突約款」(Institute Running Down Clause) となった。

(5) 全文は次の通りである。

1. It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision for

- (i) loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel,
- (ii) delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon, or
- (iii) general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,

the Underwriters will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability

in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Vessel hereby insured, and in cases in which, with the prior consent in writing of the Underwriters, the liability of the Vessel has been contested or proceedings have been taken to limit liability, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay; but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision,

*Provided always that this clause shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for or in respect of:-*

- (a) *removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever,*
- (b) *any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels,*
- (c) *the cargo or other property on or the engagements of the insured Vessel,*
- (d) *loss of life, personal injury or illness.*

第2条姉妹船約款 (Sister Ship Clause は旧約款と同一であるので省略する。

## 5. 船主責任相互保険組合によって負担される範囲

18世紀初頭のイギリスにその起源を求めることができる<sup>(1)</sup> 船主責任相互保険組合 (Protection and Indemnity Club or Association) は現在世界の主な海運国<sup>(2)</sup>すべてに設立されており、わが国でも、船舶の運航に伴って生じる責任および費用に関する相互保険である損害保険事業を行い、組合員の利益を保護し併せて海運業の健全な発達に資することを目的として、昭和25年に設立された日本船主責任相互保険組合<sup>(3)</sup>があることは周知の通りである。

この種の組合は、通常の船舶保険で負担されない船舶運航者の賠償責任を負担することを主な目的とするが、現在この種の組合の負担する範囲は極めて広く、アメリカでは「何でもとれる保険」(Catch All) とよばれている。しかし、その中心的な負担危険は「保護補償危険」(Protection and Indemnity Risks) であり<sup>(4)</sup>、本稿の必要とするのもこの危険に属するので、こ



れに限って検討することにする。

もともと Protection とは船主の利益の保護を意味し、船主が船舶の運航に伴って生じる第三者に対する責任と船員に対する保護の責任を表わし、Indemnity とは補償を意味し、船主の運送人としての過失の責任を表わしているといわれる。元来独立した組合によって負担されていたため、ごく最近まで同じ組合であっても別個の部門を構成していた。しかし、両者に区別し難い点もあるので、1959年に世界最大といわれる United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationがこの区分を廃止して以来、多くの組合がこれに習った。日本船主責任相互保険組合も特にこの区分を設けていない<sup>(5)</sup>。

#### 1. 船主責任相互保険組合の負担の内容

この種の組合の負担する内容については、基本的に殆んど相違がないが<sup>(6)</sup>、細部については若干相違もみられるので、基本的部分のみを列挙するにとどめる<sup>(7)</sup>。

イ. 死亡および身体傷害 船員、乗客、荷役人夫またはその他の人々の死亡および身体傷害に関して生じる組合員の責任

ロ. 衝突危険 組合に加入している船舶の不当な航海または不当な管理の結果生じた他船または他船上の財産の滅失または損傷で衝突約款で負担されないものを負担する。この中には他船の船骸または同船上の積荷の難破物の引揚げ、除去または破壊に要する費用、さらに衝突の結果他船が港湾施設に加えた損害を含む。従って衝突以外の原因から生じる責任、例えば Wash damageやCrowding damage等も負担される。

ハ. 積荷危険 加入船の不当な離路、不堪航、不当な航海または不当な管理の結果生じた同船上の積荷の滅失または損傷および積荷の保管および管理に当たっての過失の結果生じた滅失または損傷で加入船に関連して組合員が賠償の責めを負うものを負担する。もちろんこの場合、事故が組合員自身の現実の過失により、またはその関与の下に生じたものでないことが条件である。

ニ．港湾被害の危険 加入船が港湾施設，例えば港，船渠，岸壁，棧橋，埠頭等固定物または可動物に加えた損害に対する組合員の責任を負担する。

ホ．船骸等の除去 加入船の船骸および同船上の積荷の難破物の引揚げまたは除去に要する費用を船舶保険証券またはその他の保険証券で負担されない範囲で負担する。

ヘ．人命およびその他の救助と共同海損の危険 人命救助に対する組合員の責任と組合員が支出しなければならない救助料，共同海損費用および特別費用で，航海の開始の際に船舶を堪航にするために相当な注意を払うことを怠ったため積荷の利害関係者から回収できない部分を負担する。

ト．船員の求償 船員の入院費用，医療費または葬祭費で組合員が賠償の責めを負うものおよびこれらの結果から生じる送還費を負担する。

さて，油濁損害に対する船主の賠償責任という問題に関連して検討すれば，Torrey Canyon 号事件のように衝突以外の事故，例えば座礁に起因するとすれば，油濁損害に対する清掃費用はホの項目で負担されるであろうし，海産物，例えば海苔等の損害は，ニの項目で負担されることになる。次に他船との衝突によってこのような損害が生じたとすれば，他船と他船上の積荷の損害で衝突約款で負担されない部分と他船から流出した油に対する清掃費用はロの項目で，また海産物の損害はニの項目で負担されることになる。この点，United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association はその定款第34条（填補の範囲）で，また日本船主責任相互保険組合はその定款第37条（第三者に対する責任）でその負担を規定しているが，後者は，海産物に加えた損害（第37条第1項1号）および油による汚濁水面清掃費用（同5号）の負担を明記している点，特記に値する。

なお，この中のニの項目に関連して興味深い事件があるので付記しておくことにする<sup>(8)</sup>。



1962年2月、アメリカのタンカー Eagle Courier 号は東京湾の鉄筋コンクリート・プラットフォームに激突して甚大な損傷を被った。その際、燃料庫からの油と第一および第二タンクから油を含んだ水バラストが海上に漏出した。そしてこれらの漏出した油は東京湾とその隣接する海岸で養殖されていた海苔に大きな損害を与えた。2,182名の被害者を代表する12の漁業協同組合は、これに対し約 200万ドルに達する損害賠償を請求した。船主側に責任があることが明らかであったため、損害額の査定を東京水産大学に依頼、その結果は請求金額のほぼ半分となったので、さらに漁業協同組合と交渉を続けた後、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationが合計520,513・12ドルを支払った。

要するに、いずれにせよ、船主の油濁損害に対する賠償責任はこれらの組合により負担されるということである。

## 2. 保険金額の限度について

船主の油濁損害に対する賠償責任が船主責任相互保険組合で負担されるとして、果してどの限度まで負担されるかという問題がある。

イギリスでは、現在殆んどどの組合がその定款に保険金額に関する規定を設けておらず、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationの場合もその例外でない。ただ、1957年10月の船主責任制限条約（Brussels International Convention, 1957）に基いて制定された1958年商船法（船主およびその他の者の責任）（Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958）により、船主の現実の過失または関与なくして（Without actual fault or privity）発生した事故については人の死亡・傷害に対しては、一事故につき1総トン3,100金フラン、また財産の滅失・損傷に対しては一事故につき1総トン1,000金フランに船主の賠償責任を制限できることになっている。

従って、現在 United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association を始めとする組合のとり立場は、船主が自己の責任制限の権利を正し

く利用した上での正当な法律上の賠償責任に対しては、組合は無制限に負担する立場をとっているといえよう。

日本船主責任相互保険組合の場合は、基本契約に対する保険金額を総トン数により段階別に定め、さらにその保険金額を超える超過額に対する契約については最高 5,000 万ドルとし、さらに例外としては無制限に負担することもありうる。なおわが国も商法上免責委付の制度が存在する（第 690 条）が最近では保険金額の範囲内で損害賠償が処理されるため、殆んど行われていないことを付記しておく。

従って、この種の組合に加入していれば、その保険金額までは負担されることになる。

- 注 (1) 組合の起源に関する最近の学説については、関島和夫「英国の海上保険市場における P I クラブの地位」『損害保険研究』29 卷 3 号 61 頁以下に詳しい。なお、今泉「Protection and Indemnity Clause の研究」『損害保険契約の基本問題』249 頁参照。
- (2) 沿革的な理由もありこの種の組合の活動はイギリスが一番盛んであるが、この他にも、ノルウェーの Assuranceforeningen Skuld, Assuranceforeningen Gard, スウェーデンの Northern Shipowners' Protection Association, アメリカの American Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association などが有名である。
- (3) 定款第 2 条参照。
- (4) Protection and Indemnity 部門のほか、War Risks 部門、Freight, Demurrage and Defence 部門などがある。
- (5) 今泉「前掲論文」260 頁参照。
- (6) 北原貞幸「日本船主責任相互保険組合新定款誕生のいきさつ」『海運』479 号 77 頁、今泉「前掲論文」259 頁以下。
- (7) 詳しくは、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association 定款第 34 条（填補の範囲）、日本船主責任相互保険組合定款第 5 節（基準填補の範囲）参照。
- (8) 関島「前掲論文」71 頁、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association の Annual Report (1964) 参照。

## 6. 保護補償約款によって負担される範囲

船主は、船主責任相互保険組合に加入していれば、油濁損害に対する賠償責任について組合から回収することができるが、同じようにこの種の保護を必要としながらも、組合に加入できないものがある。例えば造船業者や船舶

修繕業者などがこれである<sup>(1)</sup>、また船主であっても組合に加入したがない場合も考えられる。これらの人々に対し、イギリスでは保護補償約款(Protection and Indemnity Clause)を利用して通常の海上保険会社や Lloyd's が船舶保険に付帯して引き受けるという方法をとっている。協会建造危険約款(Institute Clauses for Builders' Risks)や協会係船危険約款(Institute Time Clauses—Hulls Port Risks)にこの約款が挿入されているのはこのためである。また必要に応じてこの約款を船舶保険証券に貼付して使用することもあるときいている。わが国には、各種の船舶保険に関する約款の中にこの種の約款は存在しないが、必要に応じて、変則的ではあるが和文の船舶保険証券に英文のままこの約款を貼付して使用することもあるらしい。そこで、この約款により、一体どの範囲まで船主の油濁損害に対する賠償責任が負担されるかを検討することにする。

協会係船危険約款では第3条乃至第5条<sup>(2)</sup>がまた協会建造危険約款では第14条乃至第16条がこの保護補償約款となっている。両者の相違は、前者の第5条a号が後者では独立して第17条となっているだけであとは同文となっているので便宜上前者に基いて論述することにする。

なお協会期間約款(船舶)の衝突約款が改正されたことは前述の通りであるが、協会係船危険約款も協会建造危険約款も、まだ衝突約款を改正していない<sup>(3)</sup>。そして両者ともに旧協会期間約款(船舶)中の衝突約款の但書を削除したものが使用している。

### 1. 保護補償約款の負担の内容

この約款の主な目的は、船主またはその他の利害関係者が被保険船舶の過失ある航海または過失ある管理(negligent navigation or management)の結果支払う責めを負わされた損害賠償金のうち、衝突約款では負担されない部分を負担することである。

従って、第3条には他船と他船上の積荷の損害で衝突約款で負担されない残額、死亡または身体傷害に対する賠償責任、港湾施設等の固定物または可

動物の損害、衝突の結果生じた障害物除去費用、および被保険船舶と他船の現実の衝突はなかったが被保険船舶の過失ある航海または過失ある管理の結果生じた損害等が負担される範囲として列挙されている。そして、その6号に「上記以外の原因から支払う責めを負わされて支払った金額の中、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationから回収できる金額」(Any sum or sums for which the Assured may become liable or incur from causes not hereinbefore specified, but which are absolutely or conditionally recoverable from or undertaken the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited)と規定している。

従って、この約款によって負担される内容は、組合の場合と同じことになる。

## 2. 保険金額の限度について

この約款の第3条の前文に「さらに次の通り約束する」(It is further agreed that…)とあるのは、この約款が船舶自体の保険契約および衝突約款による契約とは異なる別個の契約であることを示している。従って場合によっては一つの衝突事故に関連して被保険船舶自体の損害と衝突約款により他船と他船上の積荷に加えた損害の賠償金のほかにこの約款によって更に負担されることになる。そしてその最高限度として第3条の後文に、第4条と合算して保険金額の協定保険価額に対する割合で、かつ「保険金額を限度とする」(…shall be limited to the sum hereby insured…),と規定してい

る。従って、この約款によって負担される範囲の内容は組合と同じであるが、保険金額の面では、可成り組合の場合を下回ることになる。

注 (1) イギリスで組合員となれる者は、船主、用船者、回航請負人であり、わが国の場合は定款第9条によって、船主または賃借人に限っている。

(2) 原文は次の通りである。

3. It is further agreed that if by reason of interest in the Vessel the Assured shall become liable to pay and shall pay any sum or sums in respect of any liability, claim, demand, damages, and/or expenses arising from or occasioned by any of the following matters or things during the currency

of this Policy, that is to say:—

Loss of or damage to any other vessel or goods, merchandise, freight, or other things or interests whatsoever, on board such other vessel, caused proximately or otherwise by the Vessel insured in so far as the same is not covered by Clause 1:

Loss of or damage to any goods, merchandise, freight, or other things or interest whatsoever, other than as aforesaid (not being property on board the insured Vessel and owned by builders or repairers or for which they may be responsible), whether on board the insured Vessel or not, which may arise from any cause whatsoever:

Loss of or damage to any harbour, dock (graving or otherwise), slipway, way, gridiron, pontoon, pier, quay, jetty, stage, buoy, telegraph cable or other fixed or moveable thing whatsoever, or to any goods or property in or on the same howsoever caused:

Any attempted or actual raising, removal, or destruction of the wreck of the insured Vessel or the cargo thereof, or any neglect or failure to raise, remove, or destroy the same:

Loss of life, personal injury, illness or payments made for life salvage:

Any sum or sums for which the Assured may become liable or incur from causes not hereinbefore specified, but which are absolutely or conditionally recoverable from or undertaken by the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited:

the Underwriters will pay the Assured such proportion of such sum or sums so paid, or which may be required to indemnify the Assured for such loss, as their respective subscriptions bear to the insured value of the Vessel hereby insured, provided always that the liability under this clause, together with any liability they may be under Clause 4, in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same event, shall be limited to the sum hereby insured, but when the liability of the Assured has been contested with the consent in writing of the Underwriters, the Underwriters will also pay a like proportion of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay.

4. This insurance also to pay the expenses, after deduction of the proceeds of the salvage, not recoverable under Clause 3, of the removal of the wreck of the insured Vessel from any place owned, leased or occupied by the Assured. Underwriters' liability under this clause is subject to the limitations in amount provided in Clause 3. The provisions of that clause regarding the payment of legal costs shall also apply hereto.

5. Notwithstanding the provisions of Clauses 3 and 4, this Policy is warranted free from any claim arising,

- (a) directly or indirectly under Workmen's Compensation or Employers' Liability Acts and any other Statutory or Common Law Liability in respect of accidents to or illness of workmen or any other persons employed in any capacity whatsoever by the Assured or others in on or about or in connection with the Vessel hereby insured or her cargo materials or repairs.
- (b) in connection with an occurrence resulting from the operation of a peril excepted by,
  - (i) the Free of Capture and Seizure Warranty,
  - (ii) the Free of Strikes, Riots and Civil Commotions Warranty.

(3) この点については、今泉「前掲論文」258頁参照。

## 7. む す び

結論として、船主の油濁損害に対する賠償責任は、船主責任相互保険組合か保護補償約款によって負担されるということができる。

ここでもう一度 Torrey Canyon 号事件についてその保険関係について検討してみることにする。同船の保険関係は次の通りであった。すなわち、

イ. 船舶：保険価額と保険金額 1,650万ドル

保険者：Lloyd's 40%

アメリカのHull Syndicate 50%

A. I. U. 10%

ロ. 積荷：保険価額と保険金額 60万ポンド

保険者：Tanker Insurance

ハ. 保護補償危険：限度額 1,650万ドル

保険者：Marine Office of America 250万ドル

Sedgwick Collins 1,400万ドル

さて、この数字からすると、船主の油濁損害に対する賠償責任は、船主責任制限の問題を別とすれば、1,650万ドル（59億4千万円）を限度として保護補償危険の保険者によって負担されることになる。

本稿は、もっぱら船主の賠償責任について検討してきた。この立場で結論を下すならば、世界のタンカーは益々大型化する傾向にある。このような状況の下で、もし衝突や座礁のような事故が発生すれば、Torrey Canyon 号事件以上の損害が発生することも考えられる。このようなことを考えた場合、船主は善後策として十分な保険を付しておくことが望ましいと同時に、この問題はこれだけで片付くものではなく、事故の防止や事故が発生した場合の措置等の予防策や対抗策も国際的に講じることが必要であろう。