

# 海洋汚染事故における損害賠償実務と企業の法的・社会的責任

## ——ナホトカ号日本海重油流出事故及びBPメキシコ湾原油流出事故を題材として

高橋 大祐 TAKAHASHI Daisuke

真和総合法律事務所 弁護士／日本CSR普及協会・環境法専門委員会委員

海洋汚染事故は、海洋環境や沿岸域の人々の生活や経済活動に多大な被害を生じさせる。このように様々な被害者に莫大な損害を生じさせる海洋汚染事故において、企業の法的・社会的責任はどのように顕在化し、どのような形で損害の賠償が行われるのか。また、海洋汚染事故において顕在化した企業責任は、海洋汚染事故以外の様々な事故における企業の損害賠償実務や事故対応にどのような影響や示唆を与えているのか。本論文は、1997年に日本海において発生した重油流出事故であるナホトカ号事件と、2010年にメキシコ湾においてBPの石油掘削施設ディーブウォーター・ホライズンが爆発し原油が流出したBP流油事故という二つの顕著な海洋汚染事故の解説を通じて、海洋汚染事故における損害賠償実務と企業の法的・社会的責任等について分析する。

両事件を契機として、海洋汚染・水質汚染のリスクが高まっており、企業にはそのリスクの高さに応じた事故の予防・対処の必要性が生じていることを議論する。また、海洋汚染事故に限らずあらゆる事故に関して、企業は、従来の損害賠償制度の枠組みを超えた、環境回復や被害者救済に向けた自主的な取り組みや、事故の再発防止に向けた具体的な措置をとるなどのきめ細やかな対応を行う必要性に迫られていることも議論する。

### はじめに

海洋汚染事故は、海洋の自然環境や沿岸域で暮らす人々の生活・経済活動に多大な悪影響を与える。また、汚染の除去・拡大防止等のために様々な関係者が動員され、多額の除去費用も生じる。このように甚大な被害をもたらす海洋汚染事故の予防・対処に関し、企業はいかなる法的・社会的責任を負うのか。

本論文はまず、1997年に日本海において発生した重油流出事故であるナホトカ号事件を題材として、海洋汚染事故における損害賠償実務と企業の法的・社会的責任を議論する。ナホトカ号事件は、事故当時、タンカーによる油濁事故としては世界的にも前例のない莫大な被害をもたらした。油濁事故の損害賠償に関しては国際的な油濁損害賠償制度が構築されてきたところ、この制度は、汚染企業にどのような法的責任を負わせており、ナホトカ号事件ではいかなる手続により損害賠償がなされたのか。また、ナホトカ号事件では、漁業者・観光業者の風評被害や海洋・沿岸域の環境損害など様々な種類の損害が認識されたところ、かかる多様な

損害は、いかなる基準にもとづき、いかなる範囲で賠償がなされたのか。そしてナホトカ号事件は、損害賠償実務や企業の法的・社会的責任にどのような影響を与え、どのような教訓を残したのかについて、議論する。

次に本論文は、2010年にメキシコ湾においてBPの石油掘削施設ディーブウォーター・ホライズンが爆発し原油が流出したBPメキシコ湾流油事故について解説する。同事故における原油流出量は490万バレルを超えるといわれ、ほかの海洋油濁事故の流油量をはるかに上回り、未曾有の被害を生じさせている。米国は、国際的な油濁損害賠償制度に参加することなく、バルディーズ号事件を契機に、より厳格かつ広範な責任を定める油濁法を制定している。米国油濁法は国際的な油濁損害賠償制度とどのように異なっているのか。米国油濁法の下、BPはいかなる手続に基づき、いかなる範囲の損害の賠償を行っているのかについて概説する。また、本事故においては、BPは社会から厳しい批判を受け、経営トップが辞任する事態に追い込まれるとともに、厳しい刑事・行政上の責任も追及されている。同事故が、企業の法的・社会的責任や損害賠償実務に

どのような示唆を与えているのかについても、ナホトカ号事件との比較を通じて、議論する。

## 1. ナホトカ号日本海重油流出事故

### 1.1 事故の概要\*1

ロシア最大手の海運会社プリスコ社\*2が所有するロシア船籍のタンカー「ナホトカ号」(1万3159総t)が、中国の舟山で発電用のC重油約1万9,000kLを積載して、カムチャッカのペトロパブロフスクに向けて荒天の日本海を航行中、1997年1月2日の午前2時50分頃、鳥根県隠岐島の北北東約106kmの地点で船首部を折損した。約1万tの油を積んだ船体の後尾部は、水深約2,500mの海底に沈没した。船体から分離した船首部分は、船底部を上にして約2,800tの油を積んだまま数日間漂流し、1月7日、福井県三国町(現在は坂井市)沖に着底した。折損部分などから積荷の重油約6,240kLが海上に流出し、鳥根県から秋田県に至る日本海沿岸1府8県にわたって未曾有の汚染被害をもたらした。

事故の原因は、政府が設置したナホトカ号事故原因調査委員会の調査結果によれば、老朽化による船体の強度の低下等が原因とされたが\*3、船主側はこれを争っていた。

事故の結果、海上漂流油の回収作業、海岸漂流油・漂着油の回収作業、及び船首部からの油抜き作業に多額の費用を要したのみならず、漁業者の漁業損害、観光業者の減収損害など様々な損害が生じ、クレームは合計458件、約358億円という、事故当時、海洋油濁事故としては世界的にも前例のない莫大な金額に及んだ。

これらの損害は、いかなる法的な枠組みの下、いかなる手続・基準に基づいて、賠償・補償されたのか。そして、その後の損害賠償実務や企業の法的・社会的責任にどのような影響を与えたのか、以下で解説する。

### 1.2 国際油濁損害賠償制度とナホトカ号事件に対する適用における法的問題点

まず、日本やロシアが加入している油濁損害の賠償・補償に関する国際条約の枠組みについて解説し、そのナホトカ号事件に対する適用における法的問題点について解説する。

#### (1) 国際油濁損害賠償制度の概要\*4

ナホトカ号事件のように、油を輸送している船舶(タンカー)からの油流出事故による損害賠償・補償については、国際海事機関\*5(以下「IMO」)において複数の国際

条約が採択され、各国が加入している。

損害賠償の枠組みは、以下の3層の条約から構成される。一次的には、船舶所有者である海運業者が損害賠償責任を負い、船舶所有者の損害賠償額が責任制限額を超える場合などには二次・三次的に、主に石油業者に対する課税等を原資として各国が拠出した基金から補償がなされることになる。

#### (i) 第1層：民事責任条約

1967年にイギリス沿岸域に甚大な被害をもたらしたトリーキャニオン号事件等を契機として、IMOは1969年、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\*6(以下「1969年民事責任条約」)を採択した(1975年発効)。一次的には、この民事責任条約により船主のみに責任が集中する一方、船主が例外的な免責事由を除いて厳格責任を負う。もともと、船主の責任は、船舶の大きさに応じて一定額に限定されている。また船主は、P・I保険(船主責任保険)に加入することが強制されている。

#### (ii) 第2層：基金条約

またIMOは1971年、油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約\*7(以下「1971年基金条約」)を採択した(1978年発効)。損害が船主の責任上限額を上回る場合などに、二次的に、この基金条約により一定額を限度として補償がなされる。

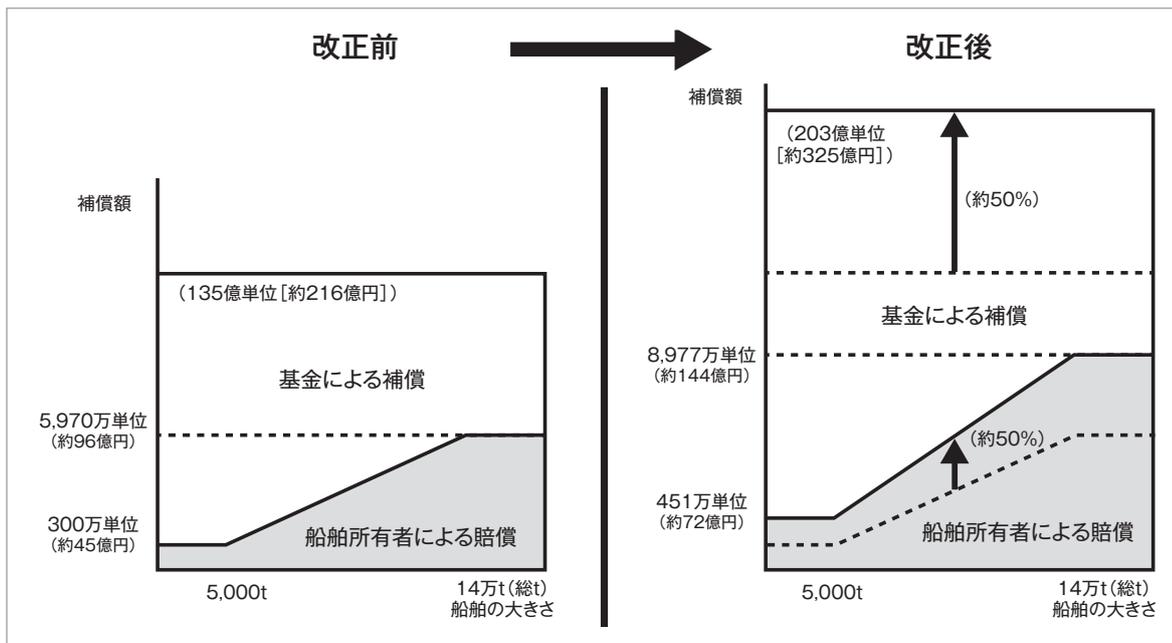
民事責任条約及び基金条約については、その後の環境問題に対する関心の高まりや多発する海洋汚染事故を契機として、IMOにおいて、補償限度額の引き上げなどの改正を行った改正議定書が採択された(以下「1992年民事責任条約」「1992年基金条約」という)。多くの条約加盟国が改正後の両条約に批准したが、後述する通り、米国は両条約に批准することなく、独自の法制度を確立するに至った。

その後、ナホトカ号事件や1999年にフランス・ブルターニュ地方の沿岸域で発生したエリカ号事件を契機として、図1のとおり、IMOは2000年、両条約の規定に従い補償限度額の水準を引き上げた(2003年より適用)。

#### (iii) 第3層：追加基金議定書

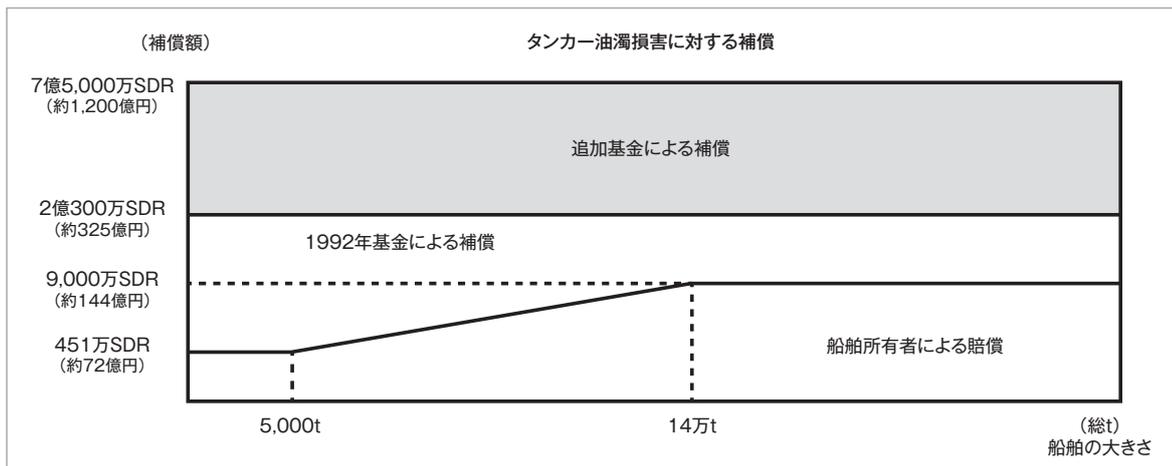
加えて、国際基金の補償限度額を上回る損害が生じた場合の賠償の必要性も認識され、IMOは2003年、追加基金議定書\*8を採択した(2005年発効)。損害が国際基金の補償上限額を上回る場合でも、三次的に、この追加基金議定書により一定額を限度として補償がなされる。以上の3層の条約による損害賠償の枠組みは、図2のとおり示される。

図1 / IMOによる補償限度額の水準引き上げ(2000年)



(国土交通省HP「油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案の概要」([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/10/100303\\_html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/10/100303_html))より抜粋)

図2 / 追加基金議定書による損害賠償の枠組み



※ SDRとは国際通貨基金(IMF)が定める特別引出権である(1SDR=160円で計算)。  
 (国土交通省HP「1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の2003年の議定書」(追加基金議定書)の発効について」([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/10/100303\\_html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/10/100303_html))より抜粋)

(2) ナホトカ号事件に対する条約の適用上の法的問題点\*9

(i) 条約に基づく補償上限額

ナホトカ号事件が発生した当時、被害が発生した日本は、1992年民事責任条約・1992年基金条約をいずれも批准し、船舶油濁損害賠償補償法により国内法化していた(追加基金条約については、事故当時未発効)。そのため、日本の被害者は、1992年国際基金により、補償限度額1.35億SDR(約225億円)までの補償が受けられることに争いはなかった(図1 改正前補償限度額参照)。

しかし、ナホトカ号事件においては、前述のとおり約358億円という国際基金の補償限度額を大きく上回るクレームが提出された。事故発生当初は、クレームの認容額の合計が国際基金の補償限度額を上回り、損

害全額の補償が認められず、約225億円の基金を各請求者間で按分当しなければならなくなる危険性もあった。

(ii) 条約に基づく船主の責任上限額及び責任制限の可否

ナホトカ号の船籍国であり、かつ船主であるプリスコ社の所属国であるロシアは、事故当時、改正前の1969年民事責任条約・1992年基金条約には批准していたものの、改正後の両条約には批准していなかった(事故後、2000年に批准)。そのため船主の責任については、1969年民事責任条約と1992年民事責任条約いずれが適用されるのかによって大きく結論が異なり得るため、国際基金と船主・P・I保険者との間で意見が分かれた。船主の責任上限額は、1992年民事責任条約によれ

ば、ナホトカ号のトン数から計算して640万SDR(約10億円)となる一方(図1 改正前補償限度額参照)、1969年民事責任条約によれば158万8,000SDR(約2.6億円)に限定されてしまう。

また、民事責任条約においては、船主がこのような責任制限を主張できず無限責任を負う場合が規定されているところ、その要件が改正前後で大きく異なる。1992年民事責任条約によれば、事故が船主の損害発生を認識した無謀な行為(recklessly and with knowledge that such damage would probably result)によるものでない限り、責任制限が可能となる\*10。一方、1969年民事責任条約によれば、事故が船主の過失(actual fault or privity)に基づく場合には、責任制限が認められないことになる\*11。前述のとおり、本事故は、日本政府が設置したナホトカ号事故原因調査委員会によれば、老朽化による船体の強度の低下等が原因とされた。そのため、上述の各条約の要件との関係で、船主の責任制限が認められるかについても、大きな問題となった。

### 1.3 ナホトカ号事件における損害賠償手続とその解決

上記国際油濁損害賠償制度の枠組みを前提として、ナホトカ号事件においては、いかなる形で損害賠償手続が進められ、いかなる形で解決がなされたのか、以下解説する。

#### (1) 示談交渉手続\*12

国際基金条約においては、まず船主の責任制限の可否等が公権的な手続によって確定され、被害者が船主から完全な賠償を受けられないことが明確になった後、国際基金から補償がなされる仕組みとなっている。しかし、船主の責任制限の可否等を公権的な手続によって確定するのは時間がかかり、被害者に対する補償が遅滞してしまうため、1979年の宮丸事故以降、実務上、船主のP・I保険と国際基金が被害者に対する賠償・補償を先行させ、後に分担を精算する方法を採用している。

ナホトカ号事件においても、船主プリスコ社のP・I保険者であったUKクラブ\*13と国際基金が共同して、専門サーベイヤーを指定した上で、神戸市にクレーム処理事務所を設置し、被害者からのクレームの受付と整理にあたらせた。クレームの査定は、国際基金の「請求の手引」\*14に記載された基準に沿って行われ、被害者との間で示談交渉が実施された。

前述のとおり本件では、クレームの認容額の合計が国際基金の補償限度額を上回り、基金が各請求権間で按分配当しなければなくなる危険性があった。そのため、示談が成立した場合にも、国際基金は全額の補償を直ちに行わず、ほかのクレームの査定・示談に

応じて、示談金額の一部を段階的に支払っていた。

#### (2) 訴訟手続\*15

民事責任条約及びその国内法である船舶油濁損害補償法においては、被害者は、すでに示談が成立した者も含め、損害賠償請求権保全のため、被害発生から3年以内に訴訟を提起することが必要である。

そのため、漁業者、観光業者及び地方公共団体等は、1999年11月、福井地裁に、船主、P・I保険者及び国際基金を被告として訴訟を提起した。また国際基金も、被害者に対し一部補償を行って代位した債権につき、船主やP・I保険者等を被告として、訴訟を提起した。電力会社やボランティアなども、船主及びP・I保険者に対し、訴訟を提起した。一方、船主及びP・I保険者も、逆に国際基金に対し、負担した清掃費用の補償を求めて、訴訟を提起した。

福井地裁では、主にナホトカ号船主に責任が認められるか否かが争われた。国際基金は、ナホトカ号が老朽化によって船体の強度が低下しており、安全性に問題があったにもかかわらず航行させたことについて、船主に過失ないし無謀な行為があると主張した。前述のとおり、民事責任条約により船主の責任制限が認められない事由があると主張したのである。

これに対し船主は、ロシア船級協会の検査に合格するなど安全性に問題がなかったこと、本件事故は「異常な天災地変」であったことなどとして責任制限ないし免責が認められることなどを主張した。

福井地裁における訴訟と並行する形で、国及び海上災害防止センターは、1999年12月17日、船主及びP・I保険者を被告として、東京地裁に訴訟を提起し、その後国際基金も被告側に補助参加した。東京地裁においては、主に船主の責任の有無のほか、日本の裁判所に裁判管轄があるか否か、福井地裁への事故の移送の可否等が争われた。

#### (3) 和解による解決

##### (i) 国際基金とP・I保険者との間の包括的合意\*16

以上のような訴訟における激しい論争にもかかわらず、国際基金とP・I保険者は、訴訟の長期化による費用の増加等を懸念して、2002年5月、包括的な合意を行うに至った。ナホトカ号事件のクレームについて、(1)船主42対国際油濁補償基金58の割合で分担する、(2)未解決クレームについては、国際油濁補償基金が示談額の80%まで暫定払いを継続し、P・I保険者が残余の20%を支払う、(3)係属するすべての訴訟を終了させることで合意したものである。

##### (ii) 国・海上災害防止センターと船主・P・I保険者の

表1 / 各被害者の請求額と最終的な補償額

請求者	請求額	補償額	請求認容率
国	15億1,900万円	18億8,700万円(※1)	約124%
海上災害防止センター	154億2,100万円	124億5,000万円(※2)	約81%
漁業者	50億1,300万円	17億6,900万円	約35%
観光業者	28億4,100万円	13億4,400万円	約47%
地方自治体	71億4,300万円	56億3,800万円	約79%
船主	11億2,900万円	7億7,400万円	約69%
その他	27億4,800万円	22億6,500万円	約82%
合計	約358億円	約261億円	約73%

(※1) 債権管理法上必要とされる遅延損害金を含む。

(※2) 仮設道路に係る補償額20億4,800万円を含む。

(国土交通省HP「ナホトカ号油流出事故における油濁損害賠償等請求事故に係る訴訟の和解について」(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/10/100830.html>)をもとに作成。)

### 訴訟上の和解<sup>\*17</sup>

上述の包括的合意を受けて、2002年8月30日、国及び海上災害防止センターは、東京地裁において、被告側との間で訴訟上の和解に達した。本件訴訟上の和解で損害の総額が確定したため、その後各被害者にそれぞれ認められた損害額の全額について補償金が支払われ、損害賠償・補償手続は終了した。

### (iii) 損害賠償・補償額

各被害者の請求額と最終的な補償額は、表1のとおりである。合計約358億円の請求に対し、最終的な補償金額は約261億円であった。この金額は、1992年基金条約における国際基金の補償上限額である225億円を上回る金額であったが、幸いにも全額補償がなされた。

前述のとおり訴訟では、船主の責任制限の可否や、その前提として1969年民事責任条約と1992年民事責任条約いずれが適用されるのかが争われた。和解による解決の結果、これらの問題が判決により判断されることはなかった。しかし、包括的合意に基づき、補償金額261億円のうち、船主側が補償金額42%の約110億円、国際基金が58%の約151億円を負担することとなり、船主側も責任制限額を大幅に上回る負担を求められることとなった。

## 1.4 ナホトカ号事件における損害賠償の範囲・基準

前述のとおり、ナホトカ号事件における損害賠償はすべて和解により解決したため、その損害賠償の範囲や基準が裁判上判断されることはなかった。

もともと、前述のとおり、クレームの査定は国際基金の「請求の手引」に記載された基準に沿って行われた。かかる油濁賠償の手続では、以下のとおり、間接損害・

純粹経済損害・環境損害など日本国内の損害賠償実務では認められることが通常困難な損害項目についても、広く損害賠償が認められている。

### (1) 民事責任条約における汚染損害の定義

1992年民事責任条約及び1992年基金条約によれば、損害賠償・補償が認められる汚染損害は以下のとおりである。

- (a) 船舶からの油の流出または排出による汚染によってその船舶の外部に生ずる損失・損害。環境の悪化に対する賠償(環境の悪化による利益の喪失に関するものを除く)は、実際にとられたまたはとられるべき合理的な回復措置の費用に限る。
- (b) 防止措置の費用及び防止措置によって生ずる損失・損害

### (2) 請求の手引における一般的基準

請求の手引では、損害の補償について以下の一般的基準を示している<sup>\*18</sup>。

- ・費用、損失または損害は、実際に発生したものであること
- ・費用は、合理的で正当な措置に関するものであること
- ・費用、損失または損害と汚染との間に近因関係が存在すること
- ・経済的損失は、量化可能なものであること
- ・費用、損失または損害は、適切な書類そのほかの証拠により証明されたものであること

### (3) 請求の手引による損害項目

請求の手引には、賠償・補償が認められる損害の項目として、除去・防止費用、財物損害、間接損害、純

粹経済損害、環境損害、アドバイザー利用の費用が挙げられている\*19。以下では、特に①間接損害、②純粹経済損害及び③環境損害について解説する。

#### (i) 間接損害\*20

請求の手引は、汚染により財物の汚染を受けた結果として、間接的に生じる営業損失について損害賠償を原則として認めている。例えば、漁業者が漁網の汚染の被害を受けた結果漁業を停止せざるを得なくなった場合、その営業損害の損害賠償を認めている。

#### (ii) 純粹経済損害

請求の手引は、直接財物の汚染の被害を受けていない場合でも、油濁事故の結果として営業損失を受けた者に、純粹経済損害として、損害賠償の可能性を認めている\*21。

例えば、漁業者が、漁具・漁網などの財物の汚染の被害を受けていない場合でも、漁場が汚染の被害を受けたことなどにより営業損失が生じた場合に賠償の余地を認めている。また、汚染の被害を受けた沿岸地の観光業者が、観光客の減少などにより営業損失が生じた場合にも、賠償の可能性を認めている。実際にナホトカ号事件においては、表1のとおり、漁業者や観光業者の損害賠償請求に対しても補償が認められている。

もともと、請求の手引は、観光業者及び漁業者の純粹経済損害が認められる範囲や要件をそれぞれ厳しく制限しており、損害の立証にあたっては様々な書類そのほかの証拠の提出を要求している\*22。観光業者及び漁業者いずれの場合も、純粹経済損害と汚染との間の近因関係が要求されており、その判断にあたっては、以下の4点を考慮すべきとする。

- ・ 請求者の経済活動と汚染地域の地理的近接性
- ・ 汚染の影響を受けた漁場や海岸線への経済的依存性の程度
- ・ 代替可能な供給源や取引機会の有無
- ・ 請求者の経済活動の汚染の影響を受けた地域との一体性の程度

以上のように純粹経済損害の要件が厳格に制限されていることもあってか、ナホトカ号においても、表1のとおり、観光業者及び漁業者の請求認容率は、ほかの請求者と比較すると著しく低い。

もともと、注目すべき点は、請求の手引は純粹経済損害を予防または最小化するための措置の費用の賠償を認めており、風評被害対策のためのキャンペーンの費用も一定の要件の下、賠償を認めていることである\*23。このことからすれば、請求の手引は、油濁事故により消費者が汚染地域の魚介類の購入や海岸線への観光を

控える風評被害が生じる可能性があることを前提としており、風評被害によって生じた営業損害や風評被害対策の費用の損害賠償の可能性を認めているといえる。

実際に、ナホトカ号事故においては、漁業者や観光業者は多大な風評被害を被った。マスコミによる日本海すべてが重油に染まったかのような報道は、日本海産の魚介類を敬遠させ、福井県や石川県の観光地、温泉、民宿などのキャンセルを招いた。行政、観光協会、民宿組合は懸命に風評対策にあたったが、功を奏さない状態が続いた。風評被害による営業損害とも海洋汚染による漁業停止や遊泳不能等にもなる営業損害を厳格に分別することは困難であるが、補償額には風評被害による営業損害も含まれていたと考えられる。

#### (iii) 環境損害\*25

請求の手引は、環境の悪化についての損害も、一定の範囲で認めている。

もともと、前述のとおり1992年条約は、環境損害に関して、環境の悪化による利益の喪失を除いて、賠償の範囲を環境回復措置の費用に限定している。

かかる条約の規定に基づき、請求の手引は、海洋公園等の収入の減少や魚介類の漁獲量の減少などの、環境の悪化による利益の喪失については、観光業者や漁業者の純粹経済損害に関する規定を参照すべきとする。

一方、請求の手引は、そのほかの環境損害については、環境回復措置の費用の賠償のみを認めるところ、かかる費用が認められるためには以下の五つの基準を満たす必要があるとする。

- ・ 措置が自然回復のプロセスを顕著に加速化する可能性が高いこと
- ・ 措置が事故の結果の損害の拡大の防止を目的としていること
- ・ 措置がほかの生物の悪化やほかの自然・経済資源に悪影響を与えないこと
- ・ 措置が技術的に実行可能であること
- ・ 措置の費用が損害の程度や期間や達成される便益と比較して不均衡ではないこと

加えて、請求の手引は、環境回復措置に関する調査費用についても一定の要件の下、賠償の可能性を認めている。

### 1.5 ナホトカ号事件の損害賠償実務や企業責任に与えた影響

以上のようなナホトカ号事件の損害賠償は、その後の損害賠償実務や企業の法的・社会的責任の実務にどのような影響を与え、どのような教訓を残したのか。

### (1) 汚染企業の責任制限の主張の困難性

ナホトカ号事件において、船主は、国際油濁損害賠償制度における責任制限を主張したが、最終的には責任限度額をはるかに上回る負担を負わざるを得なくなった。

このように制度上汚染者の責任制限が規定されている場合であっても、ナホトカ事故のように甚大な損害を生じさせた場合に、汚染者の責任制限の主張がそのまま認められることはきわめて困難であることが明らかになりつつある。ナホトカ事故の後に発生したエリカ事件においても、1992年民事責任条約が適用される事案で船主の責任制限の主張がより広く認められる余地があったものの、フランスの最高裁にあたる破棄院は、船主の船舶の航行が無謀であったと判断し、責任制限を認めなかった<sup>\*26</sup>。

以上からすれば、制度上責任制限が規定されている場合でも、事故の状況によっては無限責任を負う危険性がある。制度上責任制限があるからといって、事故のリスクを過小評価し、事故対策を怠るようなことがないように留意すべきであろう。

### (2) 損害賠償の範囲の拡大

ナホトカ号事件は、日本海という沿岸域における経済活動が密集している場所で発生した油濁事故であり、様々な関係者に多様な被害を生じさせた。間接損害、風評被害、環境損害など、従来の損害賠償実務において認められることが困難にあった損害項目の賠償の必要性が認識され、実際に国際油濁損害賠償制度の下、その一部が補償された。

特に、ナホトカ号事件は、日本において風評被害が損害として広く認識される契機となった事故であった<sup>\*27</sup>。ナホトカ事故の後、日本国内の裁判所においても、風評被害が損害として認識され<sup>\*28</sup>、福島原発事故の損害賠償に関する中間指針においては、風評被害に基づく損害が損害の一項目と規定されるに至った<sup>\*29</sup>。

このように現在、油濁事故にかかわらず多くの汚染事故において、汚染による被害の状況をありのままに認識し、その賠償を認める形で、損害賠償の範囲が拡大している傾向にある。そのため企業は、汚染事故の損害賠償にあたって、従来の損害賠償基準・判例に固執するだけでは紛争解決が図れなくなっていることに留意すべきであろう。被害者からの請求に安易に拒否することは、法的に認められず、かつ社会からも強い批判を受ける危険性がある。

### (3) 汚染企業の社会的責任

上述のように、国際油濁損害賠償制度の下で損害賠償の範囲は拡大してはいるものの、すべての損害が賠償されるわけではない。ナホトカ事故においては、多くのボランティアが動員されたが、その費用はほとんど賠

償されなかった。漁業者や観光業者の純粹経済損害・風評被害についても一定の条件の下限定的にしか賠償されていない。さらに、環境損害については、制度上一定の費用を除いて賠償が認められていない。

このように損害が完全に賠償されない場合の社会の不満や批判は、根強く汚染企業及びそれを取り巻く関係者に向けられることになる。ナホトカ事故においては、プリスコ社のみならず、その所属国のロシアや、海運業界や石油業界全体に対し厳しい批判が向けられ、その結果、より厳しい規制が課されることとなった。

前述のとおり、ナホトカ事故の後、エリカ号事故と相まって、1992年民事責任条約や1992年基金条約の補償限度額が引き上げられ、2003年追加条約が採択されるなど、海運業界や石油業界により重い賠償責任や保険料・拠出金の負担が課されることとなった。また、1999年、ナホトカ号のような老朽船を排除するためのMARPOL条約<sup>\*30</sup>の改正案も日本の提案により採択された<sup>\*31</sup>。

以上のように汚染による損害のすべてが賠償されることのない現状においては、企業はその経済活動において、企業において内部化されない大きな負の影響や損害を社会に与え得ることを認識すべきであろう。企業は、汚染事故が発生した場合に法的に認められる損害賠償を行うというだけでは十分な社会的責任を果たしたとはいえない。事故の防止や事故後の対応に最善を尽くさなければ、社会から強く批判されることとなる。

## 2. BP メキシコ湾原油流出事故

### 2.1 事故の概要<sup>\*32</sup>

2010年4月20日午後9時49分頃、米国ルイジアナ州のメキシコ湾沖合約80kmのMacondo油井において、英国を拠点とする国際石油資本であるBP社等が浮体式石油掘削施設ディープウォーターホライズン(以下「DH」)を用いて掘削作業中であつたところ、同施設から海底に延びる掘削リグが爆発・炎上し、海底の由井から大量の原油が流出した。この事故により、作業員11人が死亡し、17人が負傷した。同月22日には、二度目の爆発を経て、DHは水深1,500mに沈没するに至った。

DHからの制御不能の流油は2010年7月15日までの84日間続き、その結果推定値2億600万ガロン(490万バレル)という米国史上最大の流油が生じた。流出した原油は、ルイジアナ州、ミシシッピ州、アラバマ州、フロリダ州の広範な海岸線に漂着した。その結果、5月2日にメキシコ湾の3%の地域が漁業閉鎖海域に指定され、7月2日には37%に拡大するなど漁業者に甚大な被害が

生じた。また観光客が激減し、観光業者も大きな風評被害を受けた\*33。さらに、合衆国魚類野生生物局(U.S. Fish and Wildlife Service)の報告書\*34によれば、本件事故により、多数の鳥類・海亀・哺乳動物などの海洋生物の死亡が確認されており、本件流油事故の海洋の自然環境に対する悪影響も計り知れない。

本件流油事故に対応するため、米国沿岸警備隊(U.S. Coast Guard)を中心として連邦政府・州政府・BP等の責任当事者が流油の除去・回収作業にあたった。2010年の夏期においては、対応人員のレベルは4万7,000人、対応船舶数は7,000に上った\*35。

事故の直接的な原因は、米国政府が設置した事故調査委員会の最終報告書\*36によれば、BP等が、油井坑内の圧力を維持するための三つの防壁の健全性の確認にあたって、リスクの評価を誤り、怠ったことが指摘されている。特に、事故直前のネガティブプレッシャーテスト(油井坑内圧力を下げ、地層からの流入がないことを確認するテスト)において油井坑が健全でないこと示すデータが出ていたにもかかわらず、その解釈を怠ったことが主たる原因とされた。

## 2.2 米国油濁法とBP原油流出事故に対する適用

### (1)米国油濁法の概要—国際油濁損害賠償制度との比較を通じて

米国は、1989年にバルディーズ号がアラスカにおいて座礁した事故を契機に、1990年に油濁法\*37を制定した。バルディーズ号事故において発生した損害に関して、前述の国際油濁損害賠償制度に基づく賠償では十分ではなかった。そのため米国は、1992年民事責任条約及び1992年基金条約等に基づく国際油濁損害賠償制度には参加することなく、より広範かつ厳格な損害賠償責任を定めた独自の制度を確立したといわれる。なお、米国油濁法の下では、州法による、より厳格な責任の適用が排除されていない。

以下では、米国油濁法に基づく損害賠償制度を、①適用対象、②責任当事者、③責任原理、④損害賠償額、⑤責任限度額、⑥責任制限が認められない場合、⑦基金、⑧基金の補償限度額などに関して、国際油濁損害賠償制度と比較しながら、解説する。

まず適用対象については、国際条約がタンカーに限定しているのに対し(1992年民事責任条約1条1項)、米国油

表2 / 米国油濁法と国際油濁損害賠償制度の比較

	米国油濁法	国際油濁損害賠償制度
①適用対象	船舶・施設を広く含む	タンカーに限る
②責任当事者	船舶の場合：所有者、運航者、及び裸備船者 洋上施設の場合：賃借人・被許可権者	船舶所有者に集中
③責任原理	厳格責任	厳格責任
④損害賠償項目	除去費用、自然資源損害、不動産または動産の損傷による損害または破壊による経済的損失、自然資源の生活利用損失、税金・ロイヤルティ等の純損失に相当する損害、利益の損失または収益力の悪化に相当する損害、除去活動の間またはその後増加されたまたは追加的な公共サービスの提供に要する純費用に係る損害	(a)船舶からの油の流出または排出による汚染によってその船舶の外部に生ずる損失・損害。環境の悪化に対する賠償(環境の悪化による利益の喪失に関するものを除く)は、実際にとられたまたはとられるべき合理的な回復措置の費用に限る。 (b)防止措置の費用及び防止措置によって生ずる損失・損害
⑤責任限度額	船舶：船舶の種類・構造・重量によって異なる責任限度額が規定。 一重構造タンカーについては最高金額の2,200万ドル(約22億円)。 パイプラインを含む洋上施設：除去費用+7,500万ドル(約75億円)	タンカーの重量によって責任限度額が増加し、最大9,000万SDR(約144億円)の責任限度額が規定。
⑥責任制限を主張できない場合	(A)重大な過失、意図的な不正行為、または(B)連邦法上の安全、建設、もしくは操業に関する規制違反の場合	事故が船主の損害発生の危険を認識した無謀な行為による場合
⑦基金	油濁責任信託基金	国際基金及び追加基金
⑧基金の補償限度額	1事故につき10億ドル(約1,000億円) 自然資源損害については、5億ドル(約500億円)	国際基金：2億3,000万SDR(約325億円) 追加基金：7億5,000万SDR(約1,200億円)

濁法は、様々な船舶や施設を対象とする(油濁法1001条(9)(37))。

責任当事者については、国際条約が船舶所有者に責任を集中しているのに対し(1992年民事責任条約3条1項)、米国油濁法は、船舶や施設によって異なる責任当事者を定めている(油濁法1001条(32))。

責任原理については、国際条約及び米国油濁法はいずれも、責任当事者の過失の有無にかかわらず厳格責任を負わせる(1992年民事責任条約3条1項、油濁法1002条(a))。

賠償が認められる損害項目に関しては、国際条約が環境損害を実際にとられたまたはとられるべき合理的な回復措置の費用に限定しているのに対し(1992年民事責任条約1条6項)、米国油濁法は広く自然資源損害の賠償を認めている(油濁法1002条(b))。自然資源損害とは、自然資源の損傷、破壊、喪失、または利用の喪失に係る損害(損害評価の合理的費用を含む)で、合衆国受託者、州受託者、インディアン部族受託者、または外国受託者によって回収され得るものをいう(油濁法1002条(b)(2)(A))。自然資源損害の算定基準としては、(A)損害を受けた自然資源の回復、復元、代替、及び同等物の取得のための費用、(B)修復までに生じた自然資源の価値の減少、及び(C)損害評価のための合理的な費用が含まれるが、二重の回収は認められない(油濁法1006条(d))。かかる損害評価規則の策定に関しては、環境損害の手法の一つであるCVM<sup>\*38</sup>の利用の可否をめぐる論争が展開され、規則案に関して幾度かの変遷を経て、1996年に最終規則が採択された。最終規則は、CVMの利用を排除するものではないもの、自然資産損害の金銭評価というよりむしろ、自然資産の修復のための費用の算定に主眼を置いているとされる<sup>\*39</sup>。

次に責任限度額については、国際条約の下ではタンカーの重量によって責任限度額が増加し、最大9,000万SDR(約144億円)の責任限度額が規定されている(1992年民事責任条約5条1項)。一方、米国油濁法は、船舶に関しては、重量のみならず種類・構造によっても異なる責任限度額を規定している。船舶の責任限度額は、一重構造タンカーに関しては最大2,200万ドル(約22億円)であり、国際条約に比較して低い。また、パイプラインを含む洋上施設に関しては、責任限度額は7,500万ドル(約75億円)である(油濁法1004条(a))。

以上のような責任制限は、国際条約の下では、事故が船主の損害発生の危険を認識した無謀な行為

(recklessly and with knowledge that such damage would probably result)によるものでない限り可能となる(1992年民事責任条約5条2項)。これに対し、米国油濁法の下では、広く(A)重大な過失、意図的な不正行為(gross negligence or willful misconduct)、または(B)連邦法上の安全、建設、もしくは操業に関する規制違反(the violation of an applicable Federal safety, construction, or operating regulation)の場合は責任制限が認められない(油濁法1004条(c))。このため、米国油濁法の下では、責任当事者が責任制限を主張するのはより困難な状況にある。

損害が責任限度額を上回る場合等には、国際条約及び米国油濁法いずれの場合も基金から補償がなされる。国際条約の下では、国際油濁補償基金により最大2億3,000万SDR(約325億円)、追加基金により最大7億5,000万SDR(約1,200億円)の補償がなされる。米国油濁法の下では、油濁責任信託基金(Oil Spill Liability Trust Fund)により、最大10億ドル(約1,000億円)の補償がなされる。このうち、自然資源損害に対する補償は最大5億ドル(約500億円)に制限されている。

## (2) 米国油濁法のBP流油事故に対する適用上の法的観点<sup>\*40</sup>

BP流油事故は、ナホトカ事故のようにタンカーにおいて発生したのではなく、油井や移動式洋上掘削装置(mobile offshore drilling unit 油濁法1001条(18))において発生したものであるところ、このような施設での事故にも米国油濁法は適用される。

油井のような洋上施設の事故における責任当事者は、施設の賃借人または被許可権者である。一方、移動式洋上掘削装置は、責任当事者の決定にあたっては、タンカー船舶とみなされるところ(油濁法1004条(b)(1))。船舶事故の責任当事者は、船舶の所有者、運航者、及び裸備船者である。BP流油事故においては、米国連邦政府は、BP(鉦区の権益65%を有する操業管理者(オペレーター))、Anadarko<sup>\*41</sup>(鉦区の権益25%を有する被操業管理者(ノンオペレーター))、MOEX<sup>\*42</sup>(三井石油開発の関連会社 鉦区の権益10%を有するノンオペレーター)、Transocean<sup>\*43</sup>(掘削装置の所有者)等を責任当事者として特定し、損害賠償請求訴訟を提起した<sup>\*44</sup>。

一方、責任限度額の決定にあたっては、移動式洋上掘削装置は油田と同様、洋上施設とみなされる(油濁法1004条(b)(2))。前述のとおり、洋上施設の責任限度額は除去費用+7,500万ドル(約75億円)である。したがって、かかる油濁法の責任制限がBP流油事故に適用される場合は、BPは、除去費用以外の損害については、7,500万ドルに責任が制限され、これを上回る損害については油濁責任信託基金から補償されることになる。

もっとも、前述のとおり、万一責任当事者に重大な過失または意図的な不正行為等が認められる場合には、

油濁法上責任制限を主張することができないのみならず、補償的損害賠償のみならず懲罰的損害賠償を行う必要が生じる可能性があるほか、水質浄化法<sup>\*45</sup>上も最大4倍の民事制裁金を支払わなければならない可能性がある<sup>\*46</sup>。

後述するとおり、BPは油濁法上の責任制限を主張することはせずに、責任限度額をはるかに上回る損害賠償を行っている。しかし、懲罰的損害賠償や水質浄化法上の罰金の増額を回避するため、重大な過失または意図的な不正行為の有無に関しては、裁判上強く争っている。

### 2.3 BPの流油事故における損害賠償手続<sup>\*47</sup>

#### (1) Gulf Coast Claims Facilityによる早期クレーム処理手続

流油事故から約2か月が経過した2010年6月に、BPは、オバマ大統領との協議を経て、事故によって発生した損害の賠償のために、責任限度額をはるかに上回る200億ドル(約2兆円)の基金を設立するとともに、クレームを早期に処理するためGulf Coast Claims Facility (GCCF)を設立した。GCCFは流油事故によって損害を受けた個人及び事業者のクレームを処理するために設計された一方、政府等のクレームについてはBPが直接扱うものとされた。GCCFは、Kenneth Feinberg 弁護士によって管理され、管理者によるクレームに関する決定はBPを拘束する一方、決定に不服のある請求者は決定を受諾する必要はなく、訴訟提起等を含むすべての法律上の権利を保持するものとされた。また、請求者が決定に不服がある場合は、3人の裁判官による合議体に対して異議申立てが可能とされた<sup>\*48</sup>。

GCCFは、クレームの迅速な処理を図るために一定の効果があつたといわれる。米国司法省によりGCCFの独立監査人として選任されたBDO Consultingの評価書<sup>\*49</sup>によれば、GCCFは、約1年半の任期の間に100万件を超えるクレームを処理し、22万を超える請求者に対し合計62億ドル以上を支払った。特に運営開始後2か月目には、GCCFは請求者に対し合計8億4,000万ドル以上(1日あたり平均2,700万ドル以上)を、緊急の前払いとして支払った。

もっとも、GCCFのクレーム処理手続に対しては、支払金額の低さや手続の不透明性を批判する意見もあった。上記評価書によれば、7,300件近くの請求について誤った支払拒否や支払不足が見つかり、合計6,400万ドル以上の追加支払をせざるを得なくなった。

後述する2012年3月の裁判上の和解の後、GCCFは、裁判所の監督によるプログラムによって移行された<sup>\*50</sup>。

#### (2) 個人・事業者の訴訟提起と裁判上の和解

BP流油事故に関しては、事故直後からきわめて多数の原告が、個人または集団で、複数の裁判所において、人身損害、環境損害、経済損害等に関して損害賠償請求訴訟を提起した。2010年8月に77件の訴訟が、ルイジアナ東部地区の連邦裁判所に移送され、広域係属訴訟事件(Multiple District Litigation)として併合され、Carl J. Barbier 判事が審理を担当することとなった<sup>\*51</sup>。ほかのBP流油事故に関する訴訟の多くも、この広域係属訴訟事件に併合され、統一的に審理されている。

同裁判所において審理が重ねられ、2012年3月、約10万件のクレームを有する個人や事業者を中心とする原告団とBPとの間で、経済損害及び人身損害等の支払に関する裁判上の和解が成立し、その後、裁判所によって承認された。本和解に基づいて、GCCFは裁判所の監督によるプログラム<sup>\*52</sup>に移行し、原告らはこのプログラムを通じて賠償を受けることになった。本プログラムは賠償金額に上限を設けるものではないが、BPは、2012年3月の段階で、本プログラムに基づき最終的に約78億ドルを支払うことになると予測した<sup>\*53</sup>(もっとも、BPは2013年2月に、この予測金額を85億ドルに修正している<sup>\*54</sup>)。

#### (3) 連邦政府・州政府等による訴訟提起と和解の不成立

連邦政府は2010年12月に、BP等を責任当事者として、ルイジアナ東部地区の連邦裁判所に民事訴訟を提起した<sup>\*55</sup>。油濁法の下でのすべての除去費用及び自然資産損害を含む損害を請求するとともに、水質浄化法の下での民事制裁金等の請求を求めたものである。その他メキシコ湾岸の各州政府等も、BP等に対し民事訴訟を提起している。これらの訴訟は、上記の広域係属訴訟事件に併合された。

上述のとおり、2012年3月に個人や事業者らから構成される原告らとBPとの間で和解が成立したものの、連邦政府・州政府等とのBP等との訴訟は、現在も進行中である。

2012年8月、BPは裁判所に対し、自身の行為が重過失または意図的な不正行為に該当しないとした上で、政府に対し和解を申し入れた。これに対し政府側は、BP流油事故を重過失または意図的な不正行為の典型例であると主張するとともに、裁判所に対しメキシコ湾の自然資源が急速に回復している旨のBPの主張を無視するべきである旨主張した<sup>\*56</sup>。前述のとおり、BPに重過失または意図的な不正行為が認められる場合、BPは、油濁法上の責任制限が認められなくなることに加えて、補償的損害賠償のみならず懲罰的損害賠償を行う必要が生じる可能性があるほか、水質浄化法上も最大4倍の民事制裁金を支払わなければならない。

2013年1月、アラバマ、ミシシッピ、フロリダ州政府も、

ルイジアナ州等に続いて油濁法に基づく経済・財産損害を、BPに対し請求するに至った。BPは2013年2月、メキシコ湾岸の州政府や地方政府等からの油濁法に基づく損害賠償請求金額が、合計約340億ドルにのぼっていることを発表するとともに、これらの請求が過大なものであると主張した<sup>\*57</sup>。

#### (4) 現在の裁判の進行状況及び今後の進行予定

2013年2月より、連邦政府・州政府・私人等の請求者とBP・Transocean等の責任当事者との間で、油濁法上に基づく損害賠償金額や水質浄化法に基づく罰金に関して、審理する手続が開始された。

2013年2月に開始された第1段階では、BP等が油濁法上及び水質浄化法上重過失または意図的な不正行為をとらなかって行動したか否かが審理されている。2013年9月に開始する第2段階では、水質浄化法上誰が流油を制限する責任があったのか、またい原油が流出したかが審理される<sup>\*58</sup>。

#### (5) 自然資産の損害評価手続<sup>\*59</sup>

前述のとおり、油濁法は、連邦政府や州政府等の自然資産受託者が自然資産損害を評価した上で、責任当事者に対してその賠償を請求することを認めている。

このような自然資産損害評価手続における自然資産受託者の業務は、事前評価、回復の計画、回復の実行の3段階に分けられる。自然資産の受託者らは責任当事者を、可能な限り早く、少なくとも回復の計画を策定する意思を通知する前までに、自然資産損害評価プロセスに参加するよう招待しなければならない。そして責任当事者が、受託者が策定した回復計画及びその費用に同意したときは、自然資産損害に関する訴訟は回避される。

BP流油事故においては、自然資産の受託者として、連邦政府の様々な省庁及びメキシコ湾岸の各州政府の様々な省庁が指定され、共同で、自然資産損害評価プロセスを実施している。一方、責任当事者としては、前述のとおり、BPのほか複数の企業が存在するところ、

表3／BPの流油事故に基づく損害賠償金の支払状況(2012年12月30日現在)

支払先	損害項目	支払金額
連邦政府	除去費用負担の求償金	7億500万ドル
	メンタルヘルス	1,000万ドル
	賦課金	2,200万ドル
州政府	除去費用そのほかのクレームの求償金	6億7,100万ドル
	観光振興費用	1億7,200万ドル
	海産物マーケティング費用	2,900万ドル
	海産物検査費用	1,900万ドル
	メンタルヘルス	4,200万ドル
	賦課金	500万ドル
自然資産受託者ら	早期自然資産回復プロジェクトに対する拠出金(2011年4月11日)	10億ドル
個人及び事業者	BPクレームプログラム(2010年5月3日～2010年8月23日)	3億9,600万ドル
	Gulf Coast Claims Facility(2010年8月23日～2012年6月4日)	66億6,700万ドル
	裁判所の和解に基づくプログラム(2012年6月4日～現在)	10億7,900万ドル(現在進行中)
	BPクレームプログラム(2010年6月4日～現在)	400万ドル(現在進行中)
	除去作業等を委託した船舶に対する支払	6億2,600万ドル
	不動産業者のクレームに対する基金	5,400万ドル
	Gulf Research Initiative に対する拠出金(2010年5月24日合意)	5億ドル
合計		120億300ドル

(Jonathan L. Ramseur & Curry L. Hagerty ' Deepwater Horizon Oil Spill: Recent Activities and Ongoing Developments' CRS Report R42942 (2013年)(<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R42942.pdf>)等をもとに作成。)

BPのみが自然資産損害評価プロセスに参加している。

2010年10月に、受託者らは責任当事者らに対し、回復の計画を策定する意思を通知した後、現在も、かかる回復の計画を策定している段階にある。

2011年4月、受託者らは、BPがメキシコ湾岸における早期の自然資産の回復プロジェクトのために10億ドルを拠出することに合意した旨を発表した\*60。自然資産の早期回復のために、一部の回復プロジェクトについて、BPが早期の支払に応じたものである。今後、受託者らが自然資産の回復計画の策定を完了した場合には、BPはさらにその回復費用を、自然資産損害として賠償しなければならない。

なお、関連して2012年に、RESTORE法\*61が制定された。本法によれば、本件事故に関して責任当事者が支払う水質浄化法等に基づく制裁金の80%が、メキシコ湾岸回復信託基金(Gulf Coast Restoration Trust Fund)に積み立てられ、メキシコ湾岸域における自然資産の回復のために利用されることとなった。

#### (6) BPの損害賠償金の支払状況

BPの流油事故に基づく損害賠償金の支払状況は、2012年12月30日の段階で表3のとおりであり、その合計は少なくとも120億300万ドルに及んだ。もっとも、前述のとおり、個人及び事業者に対する経済損害及び人身損害の賠償は、裁判所の和解に基づくプログラムや裁判外のクレーム処理プログラムにおいて支払が進行中である。また、連邦政府及び州政府等からの損害賠償請求については、現在も裁判が進行中である。さらに、自然資産受託者らの自然資産損害評価手続も進行中である。したがって、BPの損害賠償金の支払金額は、今後さらに拡大していくことが予想される。

### 2.4 BP等に対する刑事・行政責任の追及状況\*64

BPを初めとする本件事故の責任当事者は、前述のとおり多額の損害賠償責任を負わされているばかりではなく、様々な種類の法令違反に関して、刑事・行政責任を追及され、多額の罰金や制裁金を支払わざるを得なくなっている。

#### (1) BPの刑事罰に関する支払合意

2012年11月15日、BPは米国司法省と、船舶士の業務上過失致死罪や水質浄化法等の違反の刑事罰として約40億ドルを支払う和解に至り、この和解は2013年1月29日に裁判所によって承認された\*65。和解金40億ドルは、国立魚類野生生物基金(National Fish and Wildlife Foundation)油濁責任信託基金、国立科学院(National Academy of Sciences)、北アメリカ湿地保全基金(North American Wetlands Conservation Fund)等に配分された。

#### (2) BPと証券取引委員会との間の民事制裁金の支払合意

2012年11月15日、BPは米国証券取引委員会とも、事故に基づく原油の流出量の見積に関する虚偽報告等の民事制裁金として5億2,500万ドルを支払う和解に至り、この和解は同年12月10日に裁判所によって承認された。証券取引委員会はこの制裁金を、被害を受けた投資家に対する補償を行うための基金を設立するために使用している\*66。

#### (3) Transoceanの民事・刑事罰に関する支払合意

2013年1月3日、本件事故の掘削設備の所有者であったTransoceanも、米国司法省と、水質浄化法違反に関する民事制裁金として10億ドル、刑事罰として4億ドルを支払うことで合意し、同年2月14日に裁判所によって承認されている\*67。

#### (4) MOEXの民事制裁金に関する支払合意

本件鉦区に権益を有するノンオペレーターであるMOEXも、米国司法省と、2012年2月17日、水質浄化法の違反に基づく民事罰7,000万ドルとともに2,000万ドルの環境プロジェクトに対する拠出金を支払うことで合意している\*68。

## 2.5 BP流油事故の損害賠償実務や企業責任に与えた影響

#### (1) 責任制限の主張の困難性

米国油濁法も国際油濁賠償制度と同様、責任当事者の責任制限の規定を設けている。しかし、前述のとおり、BP流油事故においては、BPは当初から、油濁法における責任制限を主張することはせずに、損害賠償の責任限度額をはるかに上回る200億ドルの基金を設立した。ナホトカ号事件では船舶所有者は裁判上責任制限の主張を行いこれが争点となっていたところ、本件事故ではBPは、当初から責任制限の主張を行うことをほぼ断念している点で大きく異なる。

本件事故によって甚大な被害が生じているにもかかわらず、BPが油濁法上の除去費用+7,500万ドルというきわめて低い責任限度額を主張した場合、BPはきわめて厳しい社会的批判にさらされることを予測しての政策的な判断があったものと思われる。実際BP流油事故後、BPの責任制限の主張を牽制するためもあってか、米国議会においては米国油濁法における責任当事者の責任制限の撤廃をBP流油事故に遡って提案する法案等も提出された\*69。

ただし、BPは責任制限の主張は行っていないものの、油濁法上責任制限が認められない場合である「重大な過失または意図的な不正行為」の有無については、懲罰的損害賠償や水質浄化法上の罰金の増額を回避す

るため、法律上強く争っている。

このように、大規模な海洋汚染事故においては、法律上責任当事者の責任制限を主張できる可能性があっても、実際にそれを主張することが企業のレピュテーションなどの関係で政策上きわめて困難な場合があることが、BP流油事故を通じて明らかになった。

## (2) 損害賠償金額の大幅な拡大

ナホトカ号事件は、タンカー流油事故としては当時最大のものであったが、表1のとおり、船舶所有者及び国際基金の損害賠償金額は合計約261億円に留まっていた。

一方、BPの流油事故に基づくBPの損害賠償金の支払状況は、表3のとおり2012年12月30日の段階で、その合計は少なくとも120億300万ドルに及んでおり、その後もさらに支払金額が拡大している。BPは2013年7月、当初設立した200億ドルの基金が底をつきつつあることを発表した\*70。

このように海上油田における流油事故においては、タンカーの流油事故とは桁違いの甚大な被害を発生させる可能性があることが明らかとなった。日本周辺においても、現在海洋資源開発の実用化・事業化に向けた動きが進みつつあるところ\*71、海洋汚染事故が発生した場合のリスクを過小評価することなく、十分な事故対策を講じながら開発を進めていく必要があろう。

## (3) 損害賠償項目の大幅な拡大

特に米国の油濁法は、国際油濁賠償制度と比較して、自然資産損害をはじめとしてより広範な項目の損害が認められている。表3のとおり、BPは事故に基づく損害として、風評被害対策のための観光振興費用、海産物マーケティング費用、メンタルヘルスに関する費用、不動産業者の経済損害、自然資産損害等を含めて広く賠償を行っていることは、興味深い。

今後、自然資産損害の評価手続においてどのような自然資産損害が認定されるか、また広域係属訴訟事件においてBP等に油濁法上の懲罰的損害賠償が認められるか否かについても、推移を注視していく必要がある。

確かに、自然資産損害や懲罰的損害賠償については米国特有の制度であり、日本における損害賠償実務には影響は少ないという意見もあり得る。しかし、米国油濁法上自然資産損害の賠償が制度上認められたのは、過去の汚染事故において環境損害の賠償が十分になされてこなかったという問題意識に基づく。また懲罰的賠償が制度上認められているのも、補償的賠償では汚染企業に対する事故防止のインセンティブとして十分ではないという問題意識に基づく。これらの問題意識は、米国のみならず、日本の損害賠償実務にも同様に

当てはまる。企業が汚染事故を生じさせた場合、それがたとえ日本における事故であったとしても、従来の法制度や判例に固執し、損害賠償請求を安易に拒否することは社会的に大きな批判を受けることになりかねない。汚染企業には、環境回復に向けた取り組みや事故の再発防止に向けた具体的な措置をとることが求められていくことになる。

## (4) 厳しい法的責任・社会的責任の追及

BP流油事故においては、ナホトカ号事件以上に、責任当事者がきわめて厳しい法的・社会的責任を追及され、その企業価値に大きな悪影響が生じている。

BPは、本件事故により、膨大な金額の損害賠償責任を負担せざるを得なくなったのみならず、厳しい刑事・行政責任の追及がなされ、前例のない金額の民事制裁金や刑事上の罰金を支払わざるを得なくなっている。

また、BPは、本件事故後、非常に厳しい社会的な批判を受け、その社会的信頼の回復に多大な困難が生じている。事故当時のCEOトニー・ヘイワード氏は、事故後の言動の不適切さなども批判され、事故後約3か月後の2010年7月に辞任を発表せざるを得なくなった\*72。事故調査委員会調査報告\*73においても、BPの利益優先主義による安全対策の懈怠が厳しく批判された。

このような企業の社会的信頼の毀損は、数量化することが難しいものの、売上・費用・株価など様々な面で、企業に悪影響を及ぼす危険性がある。企業は、法的責任のみならずこのような社会的価値の毀損というリスクも考慮に入れた上で、汚染事故の予防・対策に向けた措置を講じる必要があろう。

## (5) 資源開発におけるノンオペレーター権益者の責任の顕在化

三井石油開発の関連会社のMOEXは、事故が発生した鉱区の権益を10%のみ有するノンオペレーターに過ぎなかった。しかし、本件事故においては、米国油濁法上の責任当事者として、連邦政府を初めとする多くの被害者から損害賠償責任を追及された。また、水質浄化法違反に関して、多額の民事制裁金を支払わざるを得なくなった。さらに、MOEXの社長は米国議会の公聴会にも呼ばれ、説明に迫られた\*74。このように本件事故では資源開発におけるノンオペレーター権益者の責任も顕在化した。

資源開発について権益を有する事業者は、開発によって経済的利益を上げる以上、ノンオペレーターであるからといって事故対策についてオペレーター任せにしてよいわけではないことがより明らかとなった。オペレーターと共同しながら事故の防止・対策について措置を講じていく必要性が生じている。

## 3. 結論

本論文では、海洋汚染事故における損害賠償実務と企業の法的・社会的責任を、ナホトカ号日本海重油流出事故及びBPメキシコ湾原油流出事故という二つの事故を通じて議論した。

上述のとおり、両事件は、損害賠償実務や企業の法的・社会的責任に対し、様々な教訓を残しているところ、特に共通していえるのは、まず海洋汚染や水質汚染に関する重大なリスクである。海洋汚染・水質汚染が発生した場合には、汚染物質は一つの場所にとどまることなく、広範囲に容易に分散しうる。特に日本は四方を海に囲まれ、沿岸域に人口や経済活動が集中している。そのため、海洋汚染や水質汚染により、きわめて多くの人々の生活や経済活動に悪影響が生じる危険性がある。両事件で責任当事者となった海運業者や採掘業者のみならず、海洋汚染や水質汚染を生じさせる危険性のあるすべての企業は、両事故を踏まえて海洋汚染・水質汚染のリスクを再認識し、その予防に最善を尽くす必要があるとともに、万が一事故を生じさせた場合には適切な対応を行っていく必要がある。

また、両事故を契機として、従来の損害賠償制度・基準は事故によって生じた損害の補償及び将来の事故の防止に対し、十分対応できていないのではないかという問題意識も顕在化している。海洋汚染事故にとどまらずあらゆる事故に関して、加害者・汚染者という立場に立たされた企業は、単に従来の判例・基準に固執して損害を賠償しているだけでは、厳しい社会的な批判を受けてしまう危険性がある。事故の具体的状況に応じ、環境回復や被害者救済に向けた自主的な取り組みや事故の再発防止に向けた具体的な措置をとるなどの、きめ細やかな対応を行う必要性に迫られているといえよう。

- \*1 ナホトカ号事件の概要については、谷川久「ナホトカ号流出油事故と法的問題点」ジュリスト1117号185頁、海上災害防止センター防災部「ナホトカ号大規模流出油事故の概要」海上防災93号5頁、国土交通省HP「ナホトカ号流出油事故における油濁損害賠償等請求事故に係る訴訟の和解について」([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/10/100830\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/10/100830_.html))参照。
- \*2 Prisco Traffic Ltd.
- \*3 ナホトカ号事故原因調査委員会1997年10月発表「ナホトカ号事故原因調査報告」(<http://www.jsme.or.jp/monograph/cmd/1998/nasl/ohp/nahotoka/ppframe.htm>)
- \*4 国際油濁損害賠償の概要については、河端一郎「この10年における油濁補償制度の推移と今後の課題」海と安全2007年春号26頁、国際油濁補償基金HP([www.iopcfunds.org/](http://www.iopcfunds.org/))、吉川栄一「企業環境法第2版」上智大学出版(2005年)253頁以下参照。
- \*5 International Maritime Organization
- \*6 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
- \*7 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage
- \*8 The 2003 Protocol establishing an International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund
- \*9 ナホトカ号事件に対する条約適用上の法的問題点については、前

掲1谷川及び小川洋一「ナホトカ号の油濁損害事故」海と安全2003年夏号27頁を参照。

- \*10 1969年民事責任条約5条2項、船舶油濁損害賠償保障法5条2項
- \*11 1992年民事責任条約5条2項
- \*12 前掲9小川28頁以下参照。
- \*13 United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd.
- \*14 国際基金「Claims Manual」([www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopecpublications/2008\\_claims\\_manual\\_e.pdf](http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopecpublications/2008_claims_manual_e.pdf))参照。
- \*15 前掲9小川30頁以下、前掲1国土交通省HP参照。
- \*16 前掲9小川31頁参照。
- \*17 前掲1国土交通省HP参照。
- \*18 1992年民事責任条約1条6項
- \*19 前掲14「Claims Manual」1.5.1参照。
- \*20 前掲14「Claims Manual」1.4.8参照。
- \*21 前掲14「Claims Manual」1.5.1参照。
- \*22 漁業者の純経済損害について前掲14「Claims Manual」3.3、観光業者の純経済損害について前掲14「Claims Manual」3.4参照。
- \*23 前掲14「Claims Manual」3.5参照。
- \*24 三国湊魅力づくりPJ「ナホトカ号重油流出事故から10年三国湊型環境教育モデルの構築・普及活動調査報告書」2007年参照。
- \*25 前掲14「Claims Manual」3.6参照。
- \*26 ([http://www.gard.no/ikbViewer/Content/20735578/18\\_The\\_ERIKA\\_-\\_link\[1\].pdf](http://www.gard.no/ikbViewer/Content/20735578/18_The_ERIKA_-_link[1].pdf))参照。
- \*27 関谷直也「風評被害」の社会心理-「風評被害」の実態とそのメカニズム」日本災害情報学会誌第1号78頁参照。
- \*28 さいたま地判平成13年5月15日判タ1063号277頁・東京高判平成14年2月20日判時782号45頁・最一小判平成15年10月6日民集57巻9号1頁「ダイオキシンによるホウレンソウの風評被害」、大阪地判平成14年3月15日判時1783号97頁[O-157によるカワレ大根の風評被害]、東京地判平成18年2月27日判タ1207号116頁・東京地判平成18年4月19日判時1960号64頁[東海村臨界事故による納豆の風評被害]参照。
- \*29 原子力損害賠償紛争審査会「東京電力株式会社福島第一、第二原子力発電所による原子力損害の範囲の判定等に関する中間指針」平成23年8月5日参照。
- \*30 Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
- \*31 馬場崎靖「ナホトカ号事件後の流出油海難に対する世界とわが国の法整備」海と安全2007年春号16頁参照。
- \*32 BP流出油事故の概要については、事故調査委員会(National Commission on the BP Deepwater Horizon Oil Spill and Offshore Drilling)の最終報告書(2011年1月11日発表)(<http://www.oilspillcommission.gov/final-report/>)、編集委員会「メキシコ湾における石油掘削施設爆発、沈没による大規模原油流出事故について」海上防災146号12頁(2010年)、「同(続報)」147号3頁(2010年)、「同(続々報)」148号6号、小塚莊一郎・梅村悠「洋上資源開発における海洋環境の保全」新世代法政策学研究18巻1頁等に詳しい。
- \*33 前掲32編集委員会・海上防災147号9頁、事故調査委員会最終報告書参照。
- \*34 U.S. Fish and Wildlife Service 'Deepwater Horizon Response Consolidated Fish and Wildlife Collection Report' (2011年4月20日発表)(<http://www.fws.gov/home/dhoilspill/pdfs/ConsolidatedWildlifeTable042011.pdf>)
- \*35 (<http://www.restorethegulf.gov/>)参照。
- \*36 前掲32事故調査委員会最終報告書
- \*37 Oil Pollution Act of 1990
- \*38 Contingent Valuation Method(仮想評価法)
- \*39 米国油濁法と国際油濁損害賠償制度との比較の詳細については、小林寛「船舶油濁損害における環境損害の賠償・補償制度に関する考察(1)(2・完)」(長崎大学総合環境研究第12巻第2号(2010年6月)1頁・同第13巻第1号(2010年10月)1頁以下参照。
- \*40 米国油濁法のBP流出油事故に対する適用上の法的問題点については、梅村悠「メキシコ湾洋上掘削施設(Deepwater Horizon)事故をめぐる法的課題」上智法學論集56(4)119頁、小林寛「1990年油濁法(the Oil Pollution Act of 1990)の下での責任制度—メキシコ湾原油流出事故を素材として—」(海事法研究会誌第209号(2010年11月)31頁以下)参照。
- \*41 Anadarko Exploration & Production LP and Anadarko

- Petroleum Corporation
- \*42 MOEX Offshore 2007 LLC
  - \*43 Triton Asset Leasing GMBH, Transocean Holdings LLC, Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc, and Transocean Deepwater Inc
  - \*44 米国司法省2010年12月15日付プレスリリース([http://www.justice.gov/usao/lae/news/2010/2010\\_12\\_15\\_press\\_release\\_complaint.html](http://www.justice.gov/usao/lae/news/2010/2010_12_15_press_release_complaint.html))参照。
  - \*45 Federal Water Pollution Control Act
  - \*46 水質浄化法311条(b)(7)(A)・(D)参照。
  - \*47 BP流油事故の損害賠償手続の詳細についてはJonathan L. Ramseur&Curry L. Hagerty 'Deepwater Horizon Oil Spill: Recent Activities and Ongoing Developments' CRS Report R42942 (2013年) (<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R42942.pdf>) 及びJonathan L. Ramseur 'Liability and Compensation Issues Raised by the 2010 Gulf Oil Spill' CRS Report R41679 (2012年) (<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41679.pdf>) を参照。
  - \*48 ホワイトハウス2010年6月17日付ブログ(<http://www.whitehouse.gov/blog/2010/06/17/a-new-process-and-a-new-escrow-account-gulf-oil-spill-claims-bp>)参照。
  - \*49 ([http://media.nola.com/2010\\_gulf\\_oil\\_spill/other/BDO%20Executive%20Summary.pdf](http://media.nola.com/2010_gulf_oil_spill/other/BDO%20Executive%20Summary.pdf))
  - \*50 ルイジアナ東部地区連邦裁判所移行手続命令([http://www.deepwaterhorizoneconomicsettlement.com/docs/2012-03-08\\_First\\_Amended\\_Order\\_Creating\\_Transition\\_Process.pdf](http://www.deepwaterhorizoneconomicsettlement.com/docs/2012-03-08_First_Amended_Order_Creating_Transition_Process.pdf))参照。
  - \*51 広域係属訴訟事件に関する手続の情報は、連邦裁判所ホームページ(<http://www.laed.uscourts.gov/OilSpill/Intro.html>)で公開されている。
  - \*52 裁判所監督のプログラムについては(<http://www.deepwaterhorizonsettlements.com/>)参照。
  - \*53 本和解の概要については、ニューヨークタイムズ2012年3月3日付記事(<http://www.nytimes.com/2012/03/03/us/accord-reached-settling-lawsuit-over-bp-oil-spill.htm>)参照。
  - \*54 BP Annual Report and Form 20-F 2012 ([http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/investors/BP\\_Annual\\_Report\\_and\\_Form\\_20F\\_2012.pdf](http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/investors/BP_Annual_Report_and_Form_20F_2012.pdf))42頁参照。
  - \*55 前掲44米国司法省2010年12月15日プレスリリース参照
  - \*56 連邦政府2012年8月31日付準備書面(<http://www.stuarthsmith.com/wp-content/uploads/2012/09/7229-2.pdf>)。
  - \*57 前掲54BP Annual Report and Form 20-F 2012の166頁参照。
  - \*58 前掲54BP Annual Report and Form 20-F 2012の162・164頁参照。
  - \*59 BP流油事故における自然資産の損害評価手続の詳細についてはAdam Vann&Robert Meltz 'The 2010 Deepwater Horizon Oil Spill:Natural Resource Damage Assessment Under the Oil Pollution Act' CRS Report R419712 (2013年) (<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41972.pdf>)参照。
  - \*60 米国司法省2011年4月11日付プレスリリース(<http://www.justice.gov/opa/pr/2011/April/11-opa-499.html>)参照。
  - \*61 Resources and Ecosystems Sustainability, Tourist Opportunities, and Revived Economies of the Gulf Coast States Act of 2012
  - \*62 BPクレームプログラムについてはBPホームページ(<http://www.bp.com/en/global/corporate/gulf-of-mexico-restoration/claims-information.html>)参照。
  - \*63 Gulf Research Initiativeについては(<http://gulfresearchinitiative.org>)参照。
  - \*64 前掲47Ramseur&Hagerty 'Deepwater Horizon Oil Spill: Recent Activities and Ongoing Developments' CRS Report R42942 (2013年)参照。
  - \*65 米国司法省2011年11月15日付プレスリリース(<http://www.justice.gov/opa/pr/2012/November/12-ag-1369.html>) 及び2013年1月29日付プレスリリース(<http://www.justice.gov/opa/pr/2013/January/13-ag-123.html>)参照。
  - \*66 米国証券取引員会2012年11月15日付プレスリリース(<http://www.sec.gov/news/press/2012/2012-231.htm>)参照。
  - \*67 米国司法省2013年1月3日付プレスリリース(<http://www.justice.gov/opa/pr/2013/January/13-ag-004.html>) 及び2月14日プレスリリース(<http://www.justice.gov/opa/pr/2013/February/13-ag-199.html>)参照。
  - \*68 米国司法省2012年2月17日付プレスリリース(<http://www.justice.gov/opa/pr/2012/February/12-ag-231.html>)参照
  - \*69 もっとも、いずれの法案も可決には至っていない。BP流油事故後の議会における法案提出の状況については、Jonathan L. Ramseur 'Oil Spill Legislation in the 111th Congress' CRS Report R41453 (2010年) (<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41453.pdf>) 及びJonathan L. Ramseur 'Oil Spill Legislation in the 112th Congress' CRS Report R41684 (2012年) (<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41684.pdf>)参照。
  - \*70 ガーディアン2013年7月30日付記事(<http://www.theguardian.com/business/2013/jul/30/bp-deepwater-compensation-fund-running-dry>)参照。
  - \*71 2013年4月26日付海洋基本計画第1部2(1)及び第2部1(1)参照。
  - \*72 ガーディアン2010年7月26日付記事(<http://www.theguardian.com/business/2010/jul/26/tony-hayward-to-quit-bp>)参照。
  - \*73 前掲32事故調査委員会最終報告書参照。
  - \*74 日本経済新聞2010年7月10日付記事([http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM10011\\_Q0A710C1000000/](http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM10011_Q0A710C1000000/))参照。