

船主責任制限手続が阻却された事例(「Atlantik Confidence 号」事件判決)について

著者	田中 庸介
雑誌名	法と政治
巻	69
号	2下
ページ	381(1173)-395(1187)
発行年	2018-08-30
URL	http://hdl.handle.net/10236/00027247

船主責任制限手続が阻却された事例 （「Atlantik Confidence 号」事件判決） について

田 中 庸 介

第1 はじめに

一度、海難事故が発生すると、莫大な損害が発生し、これを100%船主に負担させると、船主の企業としての存立が危うくなることから、海商法においては、海運業を担う船主の保護を目的として、古くから、また、世界的に、事故から生じた損害について、船主の責任を一定の限度に制限する諸制度が認められている。

その中で、船主責任制限手続は、事故を起こした当該船舶のトン数に一定の数の SDR を乗じた額までに船主の責任を制限し、それを超える額を船主から免責するという制度である（船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下「船責法」という。）第7条⁽²⁾）。

(1) 国際通貨基金（IMF）の定める特別通貨引出権。日々、各通貨への換算レートが公表される。ちなみに、2018年5月11日付のレートは、1 SDR = 156.545円である。

(2) 上記注1の数値によれば、例えば、2000トン以下の船舶による事故により、人身損害が発生せず物的損害のみが発生した場合には、船主の責任額は、「151万 SDR」とされ、2億3638万2950円が上限額となる（船責法第7条第1項第1号イ）。

もっとも、悪質な船主にまで保護を与えるのは不公正であることから、船責法は、一定の場合、船主の責任制限を阻却する（英語では、「break」と表現される。）ものとしている。すなわち、船責法は、船主は、「自己の故意により、又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為によつて」損害が発生した場合には、責任を制限できないと規定する（第3条第3項）。これは、1976年、ロンドンにおいて成立した、「海事債権についての責任の制限に関する条約（Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims）」（以下「76年条約」という。）の第4条に規定された要件をそのまま、和訳して船責法に規定されたものであるが⁽³⁾、世界的に、認定が極めて困難な内容であるとされてきた（「unbreakable」と表現されている。）。

今般、英国の裁判所により、上記の責任制限の阻却を肯定する判決が下された（「Atlantik Confidence号」事件判決⁽⁴⁾。以下「本判決」という。）。これは、英国の裁判所において、76年条約に基づき責任制限手続を阻却した初めての判断であり、また、我が国の船責法中の阻却事由を考える上

(3) 76年条約第4条の規定は、以下のとおりである。

「Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.]

（著者訳）

「責任を負う者は、損失を生じさせる意図をもって（with the intent to cause such loss）、または無謀に（recklessly）、かつ、損失の生じるおそれのあることを認識して（with knowledge that such loss would probably result）行った自己の作為又は不作為により当該損失の生じたことが証明された場合には、自己の責任を制限することはできない。」

(4) [2016] 2 Lloyd's Rep. 525

でも大きな意義があるものといえる。そこで、本稿においては、本判決の内容を紹介し、我が国の法解釈への示唆等、一定の検討を試みることにする。

第2 本判決の概要

1. 事実関係

本件における主たる事実経緯は、以下のとおりである。

(1) 2013年3月30日、船主Y所有のばら積み船、「Atlantic Confidence」号(「本船」)は、ウクライナからオマーンに向けて、アデン湾を航行中、無人のエンジン・ルームにて火災が発生し、その後、左舷側へ傾き、約2時間後、船長以下船員は本船を放棄(abandon)した。

Yは、サルベージ業者に救助を依頼したものの、その業者のタグボートが到着する数時間前、4月3日、本船は沈没した。

(2) Yは、英国の裁判所に対し、76年責任制限条約に基づき、本件で生じうるその責任を制限する決定を申立てた。

(3) 本船に積載されていた貨物の保険者であるXは、本船の沈没は、Yの故意によるもの(deliberately)と主張し、上記条約4条にいう「with the intent to cause such loss(当該損失を生じさせる意図)」をもってなされたYの行為(「personal act or omission」)による事故として、Yの責任制限は認められない、と主張した。

Xは、本件事故は、Yの100%株主であるA、その指示を受けた船長B、一等機関士C、YのCEOであるD、及び、火災発生直後、Aの支配する他社所有の船で現場に赴いた2人の監督者(superintendents)E及びFの故意による自沈行為(scuttling)であると主張したが、Aらは、全て、その故意を否認した。

2. 判示事項

上記の事実経緯，及び，当事者の主張に関して，裁判官により判示された内容は，以下のとおりである。

（1）原則論について

裁判官は，まず，責任制限の阻却事由の原則論について，その立証責任は荷主側にあるとし，それはとても難しいものである，と述べた。裁判官は，さらに，荷主側は，蓋然性の比較（balance of probabilities）により，証明を行わなければならないとし，また，裁判所自身も，船舶が自沈されたとする事故において船体保険による付保がありうるかが問題となった事例において，船体保険者が蓋然性の比較により船が自沈されたことを証明したかどうかを判断する場合と同様のアプローチが，本件においても取られるべきである，とした。

裁判官は，さらに，船主は，一般に，自沈行為を行わないものであるから，それを行ったとの主張は，重大な主張であるとし，その際の証明の基準は，厳格な刑事手続におけるそれと同様であるべきである，とした。

他方で，裁判官は，本船が沈没した事例においては，荷主側が直接的な証拠を得ることが困難であるから，裁判所は，間接的な証拠，又は，状況証拠を全て，考慮することになる，と述べている。

（2）沈没の経緯について

①次に，裁判官は，本件沈没の経緯について論じ，まず，エンジンルームの第2デッキ，右舷側にある倉庫室（store room）において火災が発生し，その直後，エンジンルームが水にあふれ，同時に，左舷側の2つのバラスト・タンクも水が一杯となり，その後，第5船倉が冠水することにより，本船は，左舷側に傾き，船尾が上昇して，沈没したものである，と認定した。この経緯については，XYともに，認めている。

②他方、Xは、倉庫室での火災は、船員により、倉庫室内において故意に着火されたものであり、その直後のエンジンルーム等の冠水を隠ぺいするためのものであった、と主張した。

これに対し、Yは、本件の火災は、偶発的な (accidental) ものと主張し、エンジンルームの倉庫室近くの発電機 (generator) のパイプから燃料油が漏れ、それが熱いターボ・チャージャーの表面において着火し、それが倉庫室に延焼したものである、と主張した。

しかしながら、裁判官は、発電機のパイプは2層構造となっており、それが一挙に破断することは考えにくく、また、2月のドック入りの際に行われた検査でもその不備が指摘されなかったこと、火災アラーム直後にエンジンルームに来たサード・エンジニア等は、発動機とは遠い場所で煙を見たと言っていること等を考えると、Yの主張する経緯は、起こりえない (improbable) ことである、と認定した。

③さらに、Xは、エンジンルームの冠水は、下部の sea water chest が意図的に開放されたことによるものである、と主張した。

これに対して、Yは、エンジンルームでの火災により、船体 (shell plate) に亀裂が入り、海水が進入したことにより、冠水したものである、と主張した。

この点に関し、裁判官は、3月30日に本船が放棄された後、その沈没前に、電子技師 (electrician) が撮影した写真には、火災を原因とするような亀裂や屈曲 (buckling) は認められないこと、この写真のデータがY側より裁判所に提出されたのが、手続の遅い時期であったこと、Y側のエキスパートはその証言を二転三転させていること等を根拠に、Yの主張する経緯は、可能性の低いものである、と認定した。

④また、Xは、エンジンルームとほぼ、同時に冠水したバラスト・タンクについても、Xは、意図的にそのバルブが解放されたことによるものであ

る、と主張した。

これに対して、Yは、倉庫室で発火した火災が延焼（flashover）して、タンクのバルブを制御する電磁石キャビネット（solenoid cabinet）に接触して、バルブが緩んだことが原因である、と主張した。

この点、裁判官は、火がバルブに影響するためには、倉庫室から5、6メートル船首方向のバルブのケーブルにまで直線的に素早く延焼する必要があるが、その可能性は低いこと、また、そもそも、火により電磁石キャビネットが影響を受けること自体、可能性が低いこと等を根拠に、Yのいう経緯は、起こりえないものである、と認定した。

⑤さらに、裁判官は、上記Yの主張するような、エンジンルーム近くの発電機からの燃料漏れ、エンジンルームの冠水、バラスト・タンクの冠水という、起こりにくい3つの事象が、偶発的に、短期間に発生することを肯定することは、困難である、と認定した。

また、そのような起こりにくい事象は、本船が航路を、より深い海域へ変更した直後に発生したこと、船主は船長Bに対し、3月25日のメールによりその航路変更を指示したこと、左のメールは、Bは、3度目の陳述書で初めて、その存在を認め、B及びDは、その存在を隠そうとしていたこと等を根拠に、本船の沈没が意図的であったことを推測させる、と述べている。

（3）その他の間接事実について

①さらに、裁判官は、故意による自沈を推測させる事情として、以下の事情を指摘している。

②まず、火災の日の当日、チーフ・エンジニアCは、火災アラームに反応してエンジンルームに来たセカンド・エンジニアを、必要もないのに、エンジンルームを離れ、ブリッジに行くことを命令した。さらにCは、防火服と呼吸装置を着てエンジンルームに来たサード・エンジニアとAB

に対しても、エンジンルームに入って調査することを止めさせている。

③また、船長Bは、本船を放棄する少し前になって初めて、避難通報（distress message）を発しており、また、放棄の前に、船主に対して、事故の窮地にあること（predicament）を伝えていない。さらに、Bは、左舷側への傾斜について、サウンディングを行うことなどによる調査を命じていないし、また、放棄する際、海図をブリッジから持ち出していない。

④さらに、本船が放棄された後、その沈没前に、BとCは、2回、本船に戻っている。

裁判官は、上記①から③の事情は、全体としてみると、故意による事故であったことを推認させる、と述べている。

⑤さらに、裁判官は、船長の証言には、多くの点で虚偽が認められ、これは、真実によれば、沈没が故意によるものであること、また、それに船主Yが関与していたことが明らかになることを恐れてのものである、と認定した。

⑥また、裁判官は、以上の事情から、本件では、故意により海水が侵入したことを隠し、また、本船を放棄する理由を得るために、火災が故意に発生させられたものである、と認定している。

（4）Aの関与について

①裁判官は、さらに、以下の事情に基づき、本件は、Aの指示により、B及びCが上記の行為をおこなったものである、と認定している。

②裁判官は、まず、B及びCが自己の意思により、自沈を選択したことを示す証拠はない、とした。

③他方、3月25日の会社からBに対するメールにより、本船の航路が深い海域に変更されている。また、3月25日から29日にかけて、監督者のE及びFとBとの間で数多くの電話連絡がなされている。さらに、CEOであるCは、その陳述書において、上記の船主の航路変更の指示について、

一切、触れていない。他方、E及びFは、本船と同一グループ会社が所有している他船（Heather号）により、事故直後の現場へ調査報告の目的で派遣されたが、2人とも、何ら報告や写真を提出していない。また、2人の派遣の目的は、海賊の被害から本船を守るためでもあった、と主張されたが、裁判官は、当該海域や時期において、海賊の被害を想定できない、と述べている。また、船主Yは、他船の存在を救助業者に告げていなかったが、裁判官は、これは、救助業者よりも先に、EとFを現場に到着させたかった意図が認められる、と認定している。さらに、EとFは、現場において、ボートで本船に近づいたが、カメラを持参せず、逆に、ハンマーなどの道具を持参しており、また、既に現場に到着していた救助業者のメンバーに対して、自己が何を行うか等のプランを告げていない。裁判官は、これらの事情から、E及びFは、本船の沈没を早める目的を持っていたもの、と認定している。

④また、裁判官は、上記のようなCEOとしてのCが関与していたことは、本件についてAもまた、関与していたことを強く推認できる、と認定した。

⑤さらに、Aは、本件で得た保険金2200万ドルの行方について、虚偽の証言をしていた。本件手続の最終段階で現れた、2013年4月8日付けの、Yの銀行からAに宛てられたメールには、「2200万ドルの内1800万ドルは、当行の債権に充てて、残りの400万ドルは、貴殿がご使用ください。」と書かれていたが、Aは、尋問においてもこれを認めず、また、実際には、YなどAの所有する企業グループは財政状態が悪化していたものの、Aはこれと異なる証言を行っている。

裁判官は、これらの事情により、Aには、自沈行為をなす動機が十分、認められる、と述べた。

(5) 結論

①以上の認定を前提として、裁判官は、結論として、本船の沈没が偶発的なものであることを示す現実的 (real) かつ実質的な (substantial) な証拠はない、と判断し、証拠の全体としての評価によれば、故意により火災と沈没が発生したもの、と判断した。

②さらに、裁判官は、本船は、Y の分身 (alter ego) である A の指示により、B 及び C により、意図的に (deliberately) 沈没させられたものとするとし、したがって、本船の沈没は、そのような損失を生じさせる意図をもって (with the intent to cause such loss) なされた A の個人的な行為 (personal act) によるものであるから、責任制限手続が認められない、と結論づけた。

第3 検討

以上の本判決について、以下においては、若干の検討を試みる。

1. 英国法上の問題点

(1) 故意行為の認定について

①まず、本判決については、船主 Y 及びその支配者 A の故意により、本船が自沈されたものであることを認定した点が問題となる。

②上記のとおり、76年条約における阻却事由の主観的要件を分析すると、(i) 「損失を生じさせる意図をもって (with the intent to cause such loss)」行った場合という要素 (以下「故意的行為」という。) と、(ii) 「無謀に (recklessly), かつ、損失の生じるおそれのあることを認識して (with knowledge that such loss would probably result)」行った場合という要素 (以下「無謀な行為」という。) の2つに分析される。

本件においては、上記の故意的行為を認定して、責任制限が阻却された。

③本判決においては、船主 Y からの指示により、深い海域に航路が変更された直後に沈没していること、士官の行為に不自然な点があったこと、A が保険金の使途を事前に計画していたこと等の、いわゆる間接事実の積み重ねにより、A 及び Y の故意を認定している。

船主 Y 側が主張する火災発生のプロセスについては、裁判官は、発電機からの油漏れ等の事情は、発生しにくい事象であり、それらが積み重なったとする主張は支持できないとして、これを否定しているが、逆に、A らの故意によるとの X 側の主張については、間接事実、特に、関係者の証人尋問の結果が重視されている点が着目される。

本船が沈没したような事例においては、物的証拠が乏しいから、その事実認定においては、間接事実が重視されざるをえないものの、本件においては、A らの故意がやや、緩やかに認定された感がある。実際には、Y 側からの証拠の開示が適切に行われなかったようであるので、その点に関する裁判官の心証が結論に影響したもののように思われる。

④さらに、本判決では、船主側の故意を認定するにあたり、船体保険に關し自沈行為（scuttling）が問題となった事例における基準により判断すべきことが指摘されている。自沈行為自体については、同様の基準で故意の有無を判断することは妥当ではあるが、船主が保険金の支払いを得ることができるか否かという局面と、船主に責任制限が認められるか否かという局面においては、後者の場合、関係する債権者が多数、存在すること等、両者の局面には一定の差異が設けられるべきもののように解される。

⑤本件は、英国において、控訴されているので、上記の諸点の是非についての上級審の判断が待たれるところである。

（2）阻却事由の意義について

①しかしながら、本判決は、76年条約にいう故意的行為、すなわち、「損失を生じさせる意図をもって（with the intent to cause such loss）」とい

う場合の具体例を判示した意義は大きい。自沈行為がこれに該当することは明らかではあるが、責任制限手続の中で故意的行為を認定した判示内容は、今後、参考にされるものと解される。

②なお、過去の参考例としては、カナダの裁判所が同様に、76年条約の故意的行為について判断した事例においては、価値のない無用な物であると認識しながらこれを損傷する意図を有していた場合は、故意的行為に該当しない（「such loss」に該当しない。）とした判例が参考とされよう（「Realice 号」事件判決⁽⁵⁾（[2014] 2 Lloyd's Rep. 315））

③もっとも、阻却事由であるもう一つの要件、すなわち、上記の無謀な行為については、未だ、この内容を明示した判例がない。今後の判決例の展開が望まれる。

（3）A 及び Y の故意

①さらに、本判決においては、船主会社 Y の故意的行為の認定において、A は Y の「分身（alter ego）」である、として、A に故意が認められることをもって、端的に、Y による故意的行為の存在を認定している。

②一般に、当事者が会社の場合、その故意（ないし過失）を誰の主観に着目して認定するかは、英国法においても、また、わが国においても、議論のあるところである。例えば、いわゆるヘグ・ヴィスビー・ルールをわが国の国内法とした国際海上物品運送法（以下「国際海法」という。）第 3 条第 2 項が規定する、いわゆる火災免責の規定についても、その「運送人の故意又は過失に基くものを除く。」の「故意又は過失」については、会社の高級役員のそれを指す等の見解が示されている。

③本判決においては、A が会社 Y の株式を 100% 保有し、かつ、その経営全般を支配していたことから、A と Y を同一視することにより、A の主

（5） [2014] 2 Lloyd's Rep. 315

観をもってYの故意的行為を認定している。但し、本判決では、Aが本件事故による保険金の使途を計画していたことが指摘されていることからすると、Yの経営全般に対する支配が重視されているようであるが、事故に係る阻却要件という簡単からすると、当該事故ないしそれに至る本船の航行に関する故意（ないし計画性）がもう少し、議論されるべきであったように思われる。

2. 日本法への示唆

（1）阻却事由の解釈—故意的行為について

①本判決は、76年条約の故意的行為を認定したものであるが、同条約の前の、1957年に、ブリュッセルにおいて成立した「海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約（International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships）」（以下「57年条約」という。）においては、阻却事由として、「事故が船主自身の過失（actual fault or privity）によるものである場合」には、責任を制限することはできない、と規定し（1条1項但書）、また、これを我が国の国内法とした旧・船責法においても、「損害の発生が船舶所有者等にあつては自己の故意または過失によるものであるとき」は、責任を制限することはできない、と規定していた（3条1項但書）。つまり、76年条約は、文言の上において、57年条約よりも阻却しにくい（breakしにくい）制度を採用したものと⁽⁶⁾いえる。

②もともと、現行の船責法は、旧法と同様、「故意」という文言を使用している。しかしながら、76年条約にいう「損失を生じさせる意図をもって（with the intent to cause such loss）」行為する場合がまさに、日本法

（6） 57年条約に基づき責任制限が阻却された事例として、「Marion号」事件判決（[1983] 2 Lloyd's Rep. 156）がある。

という故意の内容であり、また、57年条約にいう「privity」には、行為者の認識を示す意義が含まれるから、現行法のこの規定は妥当なものといえよう。

(2) 阻却事由の解釈—無謀な行為について

①問題は、現行法にいうもう一つの阻却事由としての「無謀な行為」をいかに解するか、である。同様の文言は、国際海上物品運送法において、貨物の一包当たりの責任限度額（いわゆる「パッケージ・リミテーション」）の利益が否定される要件としても規定されているので（第13条の2）、その意義は重要である。

②我が国の法規定において、「無謀」という文言が用いられる例は稀である。⁽⁷⁾この文言自体からは、非難的要素や価値判断の要素が認められ、法的な客観的意義を見出すことは難しい。

③しかしながら、本判決の示唆するとおり、刑法的な視点からの解釈が有益なように思われる。

我が国の主として刑法においては、故意と過失の境界上の概念として、「未必の故意」と「認識ある過失」が区別されてきた。共に、結果発生の可能性を認識しながらも、前者においては、結果の発生を認容する意思があるのに対し、後者においては、それを欠く点で区別されるとされる。「無謀に (recklessly)、かつ、損失の生じるおそれのあることを認識して (with knowledge that such loss would probably result)」行為することについて、仮に「無謀」との文言を、意欲、ないし、「認容」と解釈することが可能とすると、まさに、「結果発生の可能性を認識しながらそれを認容する」という、未必の故意に極めて近い概念と解釈することが可能なように思われる。もっとも、「無謀 (reckless)」との文言には、不適格、ない

(7) 上記の他、船舶油濁損害賠償保障法の責任制限阻却事由としての例がある（第5条但書）。

し、不適切とのニュアンスもあるので、その行為態様において、およそ通常の船主であれば行わないであろう不適切な態様であったことをも要するものと解される。

④以上の解釈によれば、現行の船責法においては、「認識ある過失」でさえ、過失は一般的に、阻却事由に該当しないこととなるが、上記のとおり、57年条約にあった「過失（fault）」の文言が76年条約においては使用されなくなったことと符丁するものと解される。

以上

Case Study - A Case in which the Limitation Procedure
for the Shipowner's Liability was broken
(*The Atlantik Confidence*)

Yosuke TANAKA

The Limitation Procedure for the Ship's liability is important because one accident caused by a ship generally incurs huge damage and if all of liability for such damage is imposed on the shipowner, they will become insolvent and companies who undertake carriage on the sea, which is necessary for countries, will disappear. Therefore, it has been recognized as a principle for a long time and internationally that the shipowner's liability from an accident should be limited at the fixed amount according to the amount of the ship's tonnage.

However, if the damage is caused by a wrongful act by the shipowner, they should not be given the benefit of limitation of liability. In this meaning, the international convention for the Limitation Procedure provides for the requirement to reject or "break" the limitation procedure. It provides that in case the damage or loss was caused "with intent to cause such loss", or "recklessly and with knowledge that such loss would probably result", the shipowner's liability cannot be limited. This requirement has been regarded not to be satisfied easily.

In 2016, it was held as the first case under the current international convention that the limitation procedure should be broken on the ground of the above requirement as "with intent to cause such loss" in the case, *The Atlantic Confidence*. This case has important meaning not only for the international convention but for the Japanese law because Japan ratified the convention. In this article, the importance of this judgement under English law and Japanese law shall be discussed.