

## Gard Insight

# メキシコ最高裁、責任制限訴訟で予想外の判決

こちらは、英文記事

[「http://www.gard.no/web/updates/content/20740792/mexican-supreme-court-hands-down-a-surprising-ruling-in-limitation-action」](http://www.gard.no/web/updates/content/20740792/mexican-supreme-court-hands-down-a-surprising-ruling-in-limitation-action)

(2014年6月20日付)の和訳です。

メキシコ海域の石油プラットフォームに沖合補給船が衝突した事件に関して、メキシコ最高裁判所は先頃、損害を被った石油プラットフォームは1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約(LLMC76)<sup>1</sup>の適用対象船舶ではないため、責任制限条項に従って沖合補給船の責任を制限することはできない、という予想外の判決を宣告しました。<sup>2</sup>



最高裁への上告では、国際条約のメキシコ領海への適用が焦点とされていたことから、最高裁は、訴訟の手続的側面と LLMC76 の文言の解釈だけに絞って判断を示しました。まだ公表されてはいませんが、次の諸点が同裁判所の論拠に影響を与えた可能性があります。

- 衝突に至った実際の事件の経緯。
- 沖合補給船が完全に衝突の責めを負うべきか。
- 沖合補給船の船主側の行動は、責任制限の権利を損なうようなものだったか。
- 石油プラットフォームと沖合補給船との間で、衝突による損害責任の問題および/または責任制限権に影響を与える契約に合意していたか。

ここで事実関係を整理すると、メキシコの各裁判所は、かねてより、メキシコの法律に組み込まれた LLMC76 の規定に従って責任制限基金を設立するという沖合補給船の船主の権利を明らかに支持していました。損害を受けた当事者である石油プラットフォームの利害関係者は、最高裁が決定した当該基金に対する請求提出期限が過ぎてから、金額を明示しない請求を提出した模様です。また、石油プラットフォームの利害関係者は、メキシコ最高裁への上告において、LLMC76 は石油プラットフォームをその適用範囲から除外しており、当該除外条項は、石油プラットフォームが「損害を被る物」であり、かつ、石油プラットフォーム所有者が損害賠償請求者である場合にも適用されるべきである、と主張しました。メキシコ最高裁は、同国の法律に組み込まれた国際海事条約の条項の解釈に関わる純粋に法律的問題であるとして、この件についての裁判管轄を受理しました。

メキシコ最高裁は、当該補給船の船主に責任制限基金の設立を許可した下級審裁判所の決定は誤りであると判示しました。同裁判所は、最初に提起された上告に関する管轄権の問題について検討を行った後に、LLMC76 の第 15 条 5b 項に、石油プラットフォームを同条約の範囲から除外する旨の記述があることから(以下に記載)、LLMC76 は適用されないとの判断を下しました。

### 5. 本条約は、以下の各号には適用されないものとする。

(a) ホバークラフト

(b) 海底または海底の底土の天然資源を探查または利用する目的で建設された浮体式プラットフォーム

判決では、国際法学の知見やこの条約の準備作業については取り上げられませんでした。

今回の最高裁の判決は、判事の多数決により、3 対 2 で決定されました。3 名の判事は、石油プラットフォーム側が責任を制限できない一方で、沖合補給船側は責任を制限できるというようなことでは、公平性を欠き、釣り合いが取

<sup>1</sup> Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims [LLMC 76]

<sup>2</sup> メキシコ最高裁判所第一小法廷 - Amparo Directo 62/2012.

れないとの意見を示しました。そして、法律上の相互主義を適用し、補給船はその責任を制限できないと判示しました。これに対し、反対意見を述べた判事らは、この問題においては、相互主義と公平性は関係ないと判示しました。結局、判事全員出席の法廷(大法廷)での再審の申立てがなされました。

メキシコ法・法学では、最高裁の判決であっても、拘束力のある先例を安易に形成することはありません。今回の判決を拘束力のある先例とするためには、同じ問題に関して5回連続して一貫した決定がなされる必要がありますが、その可能性はかなり低いと考えられます。しかし、もしこの判決が拘束力を持つようになれば、メキシコの沖合で操業している船団に重大な影響を及ぼしかねません。船主のリスク負担は増大し、些細な事故が大きな損失や費用の発生につながるおそれのある操業域においては、無制限のリスクに晒されることになるでしょう。航洋船を運航する船主にとってのリスクが、船主の責任制限権を規定している国際的な枠組みの背景にある論理的根拠であることは言うまでもありません。

Gard の知る限り、LLMC 76 の第 15 条 5b 項は、「損失・損害を与える物」に関する規定ではなくて、「損失・損害を被る物」に関する(あるいは、そうであることを意図した)規定であるという主張は、今までになかったものです。これまで、このような議論が行われたことはありませんが、それはおそらく、第 15 条 5b 項が「損失・損害を与える物」にのみ適用されること、つまり、石油プラットフォームが損害を与えたと考えられる場合には、石油プラットフォーム側に責任を制限する権利が与えられないことが広く了解され、受け入れられてきたからです。<sup>3</sup> しかし、このことが、LLMC 76 の第 1 条に正式に記されている船主の責任制限権に影響を及ぼすことはありません。不思議なことに、メキシコ最高裁は、LLMC の解釈において、LLMC の準備作業、学術書(Marsden on Collisions など)、実際に報告されている事例(Western Regent (2005)など)に合致した方法を採用しなかったものと思われます。

この Gard Insight の記事に関するご質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#) または [ガードジャパン株式会社](#) までお願いします。

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。

---

<sup>3</sup> 英国では第 15 条 5 項に法的拘束力がないことを付け加えておきます。

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。