

## カリフォルニア州にゴールドラッシュ到来？ - 州法で油濁損害の罰金を大幅に増額

こちらは、英文記事「[California Gold Rush? - State law increases monetary fines in marine oil pollution cases](#)」(2021年2月25日付)の和訳です。

2020年9月、カリフォルニア州議会にて、海洋油濁法の改正法 (AB3214) が成立しました。これにより、油流出後に科される可能性のある罰金が大幅に増額されました。同改正法は2021年1月より施行されています。

民事罰で科される罰金は5,000米ドル以上50万米ドル以下から、1万米ドル以上100万米ドル以下に倍増されました。さらにより重要なことは、1,000ガロンを超える油流出が起き、刑事訴追された場合、1ガロン当たり最高1,000米ドルの罰金が新たに科せられる可能性があることです。こうした罰金額の増加に懸念を持った海運業界では、法案の修正を求める取り組みを行っていました。[Gard サーキュラー10/2020](#) をご参照ください。



### 今以上に厳格化されていた可能性も

2020年10月13日付のGardサーキュラー10/2020では、2020年5月に新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) によるロックダウンが行われる中、国際P&Iグループ (IG) が改正法案に懸念を持ち、陳情を行った背景についてご紹介しました。IGが初期段階で陳情を行った結果、カリフォルニア州における賠償資力証明書 (COFR) を20億米ドルへと引き上げる条項は草案から削除され、現在のCOFRの上限額である10億米ドルが維持されました。また、陳情を行ったことで、油流出があった場合の刑事罰による罰金額について、草案では1ガロン当たり最高1万米ドルとされていたものが引き下げられました。1ガロンは約3.8リットルであり、1ガロン当たり1,000米ドルであっても、改正法により、IGの油濁損害に対するカバー限度額の10億米ドルを超える罰金が科されることになる可能性があります。なお、油濁損害に対する最大10億米ドルのカバー (罰金も対象に含む) は引き続き有効であることを念のため申し添えておきます。[Gard サーキュラー13/2020](#) をご参照ください。IGは引き続き積極的に対応策を検討します。

### 新たな罰金制度を制限するような要素はありますか？

10 億米ドルの P&I カバーを超える罰金を科される可能性を制限する要素は複数あります。そのうちの 4 つは大まかに以下のとおりです。

- 第一に、油濁事故に対して科される罰金の大半は、民事罰によるものです。上述のとおり、改正法では罰金額が倍増され、最高 100 万米ドルの罰金が科される可能性があります。これは確かに高額ではありますが、油濁事故に対するクラブのカバー上限額である 10 億米ドルの範囲内に十分収まる金額です。また、油濁事故の罰金額が下限から上限まで金額が大きく異なることに留意する必要があります。最も頻繁に発生するのは小規模な事故ですが、これまでの実例に当てはめると、こうした小規模な事故に科せられる罰金は、下限である 1 万米ドルか、1 万米ドルを若干上回る額となる可能性が高いと考えられます。
- 第二に、最も頻繁に発生する小規模な油濁事故に関しては、通常、刑事訴追は行われていません。そのため、カリフォルニア州当局が科すことのできる刑事罰に基づく苛酷な罰金は、ほとんどの場合、発生しないと考えられます。とは言え、後述するように、油濁損害に対する刑事訴追を行うにあたっての過失の度合いは、刑法の他の分野よりも小さなものとなっています。
- 第三に、船舶の利害関係者に刑事罰として科される多額の罰金は、流出量が 1,000 ガロンを超えた場合に限られます。このため、P&I カバーの上限を超過するリスクは、限られた量の油を燃料として積載する船舶よりも、タンカーの方がはるかに高いことになります。例えば、1,000 ガロンを超える 500 m/t の流出事故が発生した場合、374,025 ガロンの流出となり、最大 374,025,000 米ドルの罰金が科せられる可能性があります。これは莫大な金額ですが、油濁損害に対する 10 億米ドルの P&I カバーの上限内です。
- 第四に、流出量が 1,000 ガロンを超えた場合に刑事罰で科されうる高額な追加の罰金は、裁判官の裁量で決定されるものであり、必ず科されるべきものではありません。このため、裁判長がこの特別な多額の追加の罰金を科す場面は、より悪質な行為や環境への影響が広範囲に及ぶ場合に限られる可能性が高いと考えられます。

### **過失の度合いが小さくても刑事訴追される可能性があるとのことですが、それはどうしてですか？**

カリフォルニア州の新たな規定では、故意的または意図的な犯罪行為及び悪意または重大な過失のある行為を対象としていると言われていています。こうした基準はかねてより世界の他の法制度でも見られる基準です。ただし、今回の新たなカリフォルニア州法は、排出や汚濁が発生することを「合理的に知り得た」当事者に適用されることとなっています。「合理的に知り得た」という表現は単なる過失と同等とみなされていますが、どの程度の過失がこうした単純な過失に該当するのか、過失が個々の乗組員レベルで評価されるのか、船舶の管理レベルで評価されるのかなど、不確定要素が含まれています。

水質汚濁事件を含む米国の判例法では、環境犯罪は「公共の福祉に反する犯罪」であり、故意の要素を全く必要としないとされており、単純な過失が刑事責任に含まれる可能性があります。カリフォルニア州の裁判官は、こうした公共の福祉に対する犯罪で用いられる概念を油濁事故にも適用するのでしょうか。新たな規制がどのように運用されるかは、新法の下で複数の事例が発生し、カリフォルニア州当局や裁判所がどのようにそれらの事例に対処するかを見届けるまでは予測困難です。とは言え、実際のところ、刑事検察官は悪質性の低い事件を和解に導いたり、大半の刑事事件を最終的に解決させる司法取引の一要素として最大の罰金額を維持したりするために、最も悪質な行為者または行為に対して最大の罰則を留保しておきたいと考えているのが通常でしょう。

船舶からの偶発的な汚染物質の排出に起因する場合、油濁に対する罰金は、IG 加盟クラブのクラブルールでカバーされます。なお、クラブルールには刑事罰による罰金をカバー対象外とする明確な規定はありません。故意の排出に起因する罰金は、民事・刑事を問わず、カバーの対象外となります。カリフォルニア州の制度の下で、特定の流出事例が事故か故意によるものとされるかは、事例ごとの具体的事実を基に判断されるでしょう。

### **カリフォルニア州で汚濁事故が発生した場合、船舶運航者は民事罰または刑事罰で高額な罰金を科されないようにするためにどのような対策ができますか？**

船主の皆様におかれましては、カリフォルニア州への運航リスクを評価し、運航中に流出事故を起こさないよう最大限の注意を払うようにしてください。万一油濁事故が発生した場合は、迅速に報告する必要があります。責任当事者が行政官の命令や指示に従わなかった場合は、罰金が科せられる可能性があります。民事罰や刑事罰による罰金額は流出した油の量に関係しているため、確実に把握している場合を除き、事故発生当初においては、船舶の担当者は、具体的な流出量や、推定される流出量に関しても、具体的な数字の言及に関しては極めて慎重になる必要があります。流出後の調査でカリフォルニア州当局とやり取りを行う場合は、事故の原因と思われる理由や、特に汚濁につながったと思われる過失やミスについて具体的な説明を行う前に、船長は直ちにカリフォルニアの P&I コレスポンデントに連絡してアドバイスを受けるようにしてください。米国のコレスポンデントはすべて法律事務所です。カリフォルニア州で現地の法律上のアドバイスを受けられることが汚濁事故においては非常に重要となります。コレスポンデントは、尋問の対象となる乗組員の法的権利に関する重要な情報を提供できるほか、主要な証人とされる乗組員に関し、個別の法的代理権を得るための支援を行うことができます。

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。