

水先人の責任について

(事務局提出資料)

水先人の責任について

第7回の懇談会において、船長の義務と水先人の責任の關係の法的整理を行うべきとの委員の指摘があったことも踏まえ、水先人が負う責任に関する論点等について整理を行った。

1. 船長との關係

船長等が負っている義務については、条約上、水先人の乗船によって変化しないことが国際的に決められている。(別添資料1-1)

- ・ STCW条約上、水先人の乗船により船長等の責任が解除されず、むしろ、乗組員に水先人の監視等の義務を課している。水先法においても同様である。
- ・ 船長の職務は国際法上も国内法も、船舶所有者の代理人であり、当該船舶での最高の指揮命令権を有することが前提となっている。
- ・ 船長が負う義務としては、STCW条約上の航海計画、航海当直に関する義務、船員法上の狭水道等通過時の指揮義務等、商法等民事上の損害賠償責任等がある。
水先人は船員ではなく、また、船長を指揮する立場にも、船長を最上位とする船内指揮命令系統下にも無い。

海外の水先制度においても、船長との關係では、助言者としての扱いがなされている。(別添資料1-2)

これらを踏まえると、水先行為の性質は、引き続き、船長に対する「助言」と整理することが適切でないか。

2. 水先人が負う責任

船長が、水先人による助言に従って船舶を運航したにもかかわらず、事故を発生させた場合における水先人の責任については、以下のものが挙げられる。(別添資料1-3)

(1) 民事上の責任

- ・ 現行の水先約款においては、水先人の過失の場合にあっては水先料金相当額を、水先人の故意・重過失の場合にあっては損害実額を、水先人が負担することとされている。(別添資料1-4)
- ・ そもそも、水先人の助言に従い船舶を運航したにもかかわらず、事故が発生した場合に考えられる水先人に対する民事上の請求権としては、民法上の不法行為責任と債務不履行(不完全履行)責任が考えられる。
- ・ いずれの場合も、水先人の民事上の賠償責任の有無を判定するに際しては、船長が負う運航に関する責任と助言である水先人の行為の性質を踏まえた上で、水先人の行為と事故による損害との相当因果關係の存在が論点となるが、具体的な訴訟事案が存在せず、確立した法解釈は存在していない。
- ・ 仮に、上記相当因果關係があるとされた場合について、水先人の民事上の責任を

追及された場合に備え、現行約款においては、「船長又は船舶所有者は、...水先人の業務上の過失により...生じた損害については水先人の責任を問わない」とされているところであり、船長との関係では、当該約款に従い水先人は船長に対する民事上の責任を負わなくて済むこととしている。

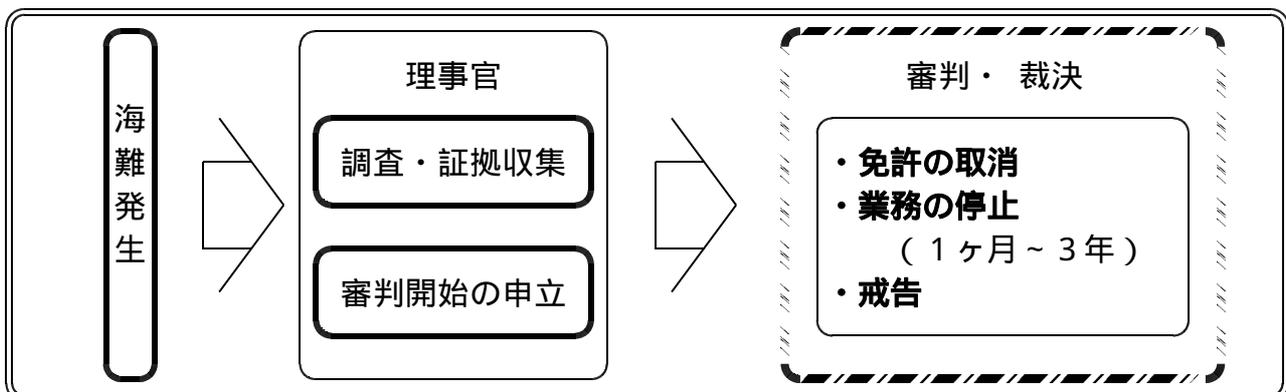
- ・ 一方、第三者との関係については（例えば、事故に伴い第三者に損害を生じさせた場合）、水先人の故意・過失の存在及び行為と損害との相当因果関係が認められれば、水先人の民事上の責任は免れないものとなりうる。
- ・ この点については、現行約款においては、「船長又は船舶所有者は、...水先人の第三者に対する債務...については、水先人にこれを補償する。」こととされ、水先人が第三者に対して民事上の責任を負う場合に備えた措置を講じている。
- ・ このような中で、今般、船社等関係者から水先人の責任自覚を通じた水先人の業務の品質向上等を図るべきとの意見も出されているところであり、約款のあり方を含め、議論を進めることが必要である。

(2) 行政上の責任

- ・ 水先人が業務を行うにあたり、怠慢、技能が拙劣、非行、法律等の違反の事由があった場合、国土交通大臣は、交通政策審議会の意見を聴取して、水先人の免許取消、業務停止、戒告といった処分を行うことができる。
- ・ 海難審判法による海難が発生した場合には、国土交通大臣は上記処分を行わず、海難審判により処分の有無・内容が決定される。
- ・ 以上の通り、行政上の責任については、水先人は責任を負うこともあり得る制度となっているところであるが、責任の一層の明確化の必要性や行政処分の機動的な発動を求める意見もあるところであり、今般の水先制度の見直しに当たり、この点について更に検討を進めることとする。

(参考) 海難審判のフロー (海難審判庁)

海難が発生した場合、以下の手続きが開始される。



(3) 刑事上の責任

業務上過失往来妨害罪等、所定の刑事手続きにより、刑事上の罰則の有無が決められることとなる。その意味で、刑事上の責任については、水先人は責任を負うこともあり得る制度となっているところである。

3. 責任に関する課題等及びその考え方について

民事上の責任に関する課題等及びその考え方

イ. 民事上の責任に関する課題等

法人が引受主体となった場合の当該法人の責任に関する課題等に関しては、第7回の懇談会においても、事務局より、「水先人会を水先業務の引受主体とすることに関し更に検討すべき事項等」の中で、

「法人が賠償責任を負うとすると、場合により、最終的には水先業務施設を処分して賠償責任を果たさざるを得ないことになり、事業の継続性を阻害し、引受義務との関係で問題があるのではないか。」

と論点を提示したところである。

水先行為により負う可能性がある責任の規模については、水先人の責任にも適用される船主責任制限法により一定の制限が行われることとされているが、このような水先人の責任の制限がなされた場合でも、20万トンの船の場合を想定すると、最大で約100億円の責任を水先人が負わされる可能性は否定できない。この場合、業務実施に当たった水先人本人が当該責任を負うこととなった場合において、引受主体となる法人が責任を負わされることがあり得るか否か、法人が当該責任を負わされる場合において、上記の提示論点にある問題を発生させないようにするためにどのような措置を講ずるかを検討する必要がある。

なお、上記の検討に当たっては、法人と水先人の関係がどのようなものであるかの整理、不法行為責任に係る判例における実行行為者と法人との間での責任の取扱い等を踏まえる必要があり、さらに検討を行う必要がある。

ロ. 民事上の責任に関する課題等に関する考え方

イ. で述べた、引受主体となる法人が責任を負わされることによる課題に関する考え方として、当該法人の負う責任を一定範囲内に制限する考え方があり、この場合、水先業務の引受主体たる法人と船主との間の責任関係については、約款等で一定の賠償の制限を行うことは可能であるが、一方、水先契約の当事者以外の第三者との責任関係については、約款で予め定めて制限することは不可能である。

このため、当該法人と船主との間で、損害に関する責任については、船主が第一義的に責任を負うことを約款等で規定するとともに、そのような規定に拘らず船主が責任を果たせない場合(例：船主の倒産等による賠償能力不足等)に備えた措置を講じ、当該法人が引受義務の履行を安定的に行える体制を講じる必要がある。さもなければ、引受義務を果たせないことに伴い、船舶交通の安全への影響が生じるのみならず、強制水先制度における船舶に対する水先の強制というシステム自体が機能しない事態を来しかねない。

このような観点から、水先を引き受ける法人を認める場合において、法人や水先人の責任を一定範囲にとどめる方策を講じることが不可欠であり、具体的には、例えば、

- ・水先人の責任を有限とする旨の第三者への対抗措置
- ・水先を引き受ける法人への保険の付保義務
- ・水先を引き受ける法人を利用する場合の船舶への保険の付保義務
- ・水先人の賠償資力を担保するための資金の確保策

などの第三者に対する賠償資力を担保するための仕組みを構築することが必要ではないか。

行政上の責任に関する課題等

a. 行政上の責任

行政上の責任に関しては、引受主体となる法人自体の責任をどのように位置づけ、どのような処分を行うこととするか、またその手続きはどのように行うか等について検討する必要がある。

b. 海難審判との関係

海難審判は、海難全体の原因を究明することが主たる目的であり、海難が発生した場合、水先人に特化して機動的な処分を行うことが難しい。また、水先を引き受ける法人を想定した場合、これに対する行政処分の手続き等新たな課題等も想定される。

このため、水先人、法人に関する行政処分の手続き等のあり方について更に検討を進める必要がある。

c. 自律的懲戒機能の導入

海難審判手続き等の行政上の手続きに並行して、別途、水先人の自立的権能により、事故等を起こした水先人に対し迅速にその処分等を行うとともに、早急に原因究明を行い研修等の場にフィードバックすること等により再発防止策を図る必要があるのではないかと考えられるところである。

このため、水先人等により構成される団体に、第一義的な自立的懲戒権能を与え、迅速に水先人の内部で適正化を図ること等について、検討を行う必要がある。

(別添資料 1 - 5)

刑事上の責任に関する課題等

刑事上の責任に関しては、水先を引き受ける法人を想定した場合、法人自体の責任、両罰規定のあり方等についても検討する必要がある。