2020年11月14日

日本航海学会海上交通法規研究会

日本大学法学部 南 健悟

水先人の責任に関する大阪高裁平成 28 年 10 月 14 日判決の検討 一大阪高判平成 28 年 10 月 14 日〔2016WLJPCA10146003〕

〔事実の概要〕

本件は、平成21年7月15日に発生した原告 X 社所有の船舶(以下、本船という)が、本船が中華人民共和国から兵庫県姫路港へ向かって航行していた際、浅瀬に座礁したこと(以下、本件座礁事故という)につき、本件座礁事故の原因は本船の水先業務に従事していた被告水先人 Y1 が本船を右転させるべき地点を取り違えて予定より早く右転させた重過失にあるとして、X 社が Y1 らに対して上記水先契約及び不法行為に基づき損害賠償責任を追及した事件である。

本件控訴審判決が認定した事実は以下のとおりである。

Y1 は、平成 21 年 7 月 15 日午後 5 時 50 分、水先業務を行うため、神戸市和田岬沖合で本船に乗船し、水先業務を開始した(以下、本件水先業務と、そのための水先契約を本件水先契約という)。なお、本件水先契約は次のような規定を含む内海水先区水先約款(以下、本件約款という)によって規律される。

12条1項

「船長は、水先人の操船上の助言が確実かつ迅速に実行されているか否かを常に監督するものとする。|

同2項

「船長は、一般見張りを厳重に行ない、港内又は特殊な水域航行中は適当な場所に見張員を配置し(レーダーを装備する船舶にあっては、これを活用する。)異常を認めたときは速かに水先人に通知するものとする。|

21条1項

「船長又は船舶所有者は、水先人に水先をさせた場合において、水先人の業務上の過失により、当該船舶、船長、船員又は第三者に生じた損害については、水先人の責任を問わない。この場合において、水先人は、当該船舶に関して支払われるべき水先料の全額を船長又は船舶所有者に請求しないものとする。」

同3項

「前二項は、水先人の故意又は重大な過失に基づく責任については、適用しないものとする。」

Y1 が、本船乗船後、本船 D 船長に対し同意を求めたパイロットインフォメーションカー ド(以下、PIC という)には、水先人からの BRM の実践として、「PIC の嚮導計画を確認 すること、PIC の記載と水先人の実際の嚮導に矛盾があれば、水先人に質問すること」が、 また、水先業務チェックリストには、「本船への要請(特に BRMP〔ブリッジリソースマネ ジメントフォーパイロット〕の一環として) 見張り及び適当な間隔で船位測定、海図への記 入、航行監視―計画航路より大きく外れた場合のリマインド、PILOT の操船意図/意見に 疑問があるときの質問 | がそれぞれ記載され、船側のチェックを求めている。Y1 は、D 船 長から機関や航海計器などに異常がない旨の説明を受け、PIC を提出し、これによれば、本 件水先業務における予定航路は、明石海峡航路を抜けた後、推薦航路を西南西方向に航行し、 播磨灘航路第6号灯浮標を航過し、同第5号灯浮標の周辺で右転し、鹿ノ瀬西方灯浮標(た だし、同灯浮標は PIC には記載されていない)の西方を北上し、姫路港広畑区に向かい錨 泊するというものであった。なお、Y1 は、当初から、鹿ノ瀬西ルート・北ルートを航行す ることを予定しており、本船の右転予定地点は、播磨灘航路第5号灯浮標ではなく、鹿ノ瀬 西方灯浮標とする予定であったが、上記カードによる説明は、カンタマルートを避けて、鹿 ノ瀬西ルートを航行する大略のルートを示す趣旨であると理解していたことから、右転予 定地点が鹿ノ瀬西方灯浮標付近であることについては、D船長及びその他の乗組員に告げ ず、海図等を利用した予定針路の説明もしなかった。本船は、同日午後 6 時 18 分頃、明石 海峡航路に入航した後、午後6時30分頃までは、D船長を含め、約10人が船橋にいたが、 明石海峡大橋を通過後、Y1 に声をかけることなく、D 船長は夕食をとるため船橋から降り た。そのため、ブリッジ内には Y1 のほか、一等航海士 E(以下、当直航海士という)と操 舵手F(以下、当直操舵手という)が残り、航海当直を行った。当直航海士は、日本の港に 入るのは初めてであり、当直操舵手は、日本へ入航したことはあるが、瀬戸内海を航行する のは初めてであった。当直操舵手は、手動で舵をとっており、当直航海士は、レーダーを見 るなどして見張りをし、明石海峡航路を出てからは 15 分おきに本船の位置を海図に記入し ていた。本船は、明石海峡航路を通航していたが、同日午後 6 時 43 分頃、同航路西口で、 針路を 248 度に定め、11.4 ノットの速力で航行した。本船が播磨灘航路に入った頃、本船 よりも速力が遅い2隻の小型船(以下、同航船という)が、本船の前方を同じ方向に航行し ていた。Y1 は、鹿ノ瀬西方灯浮標の周辺で右転する鹿ノ瀬西ルート・北ルートにより、姫 路港へ向けて航行する予定であったことから、これらの同航船をいかに追い越して右転す るかに気を遣った。本船は、鹿ノ瀬灯浮標を航過した午後7時30分頃、本船に近い方の同 航船1隻を追い越した。同日の日没時刻は午後7時 15 分であり、鹿ノ瀬灯浮標は点灯して いた。日没後の薄明りの中ではあったが、視界は良く、Y1 は、目視及び双眼鏡により、同 灯浮標の灯火、塗色及び形状の種類を確認しようと思えば、することができた。ところが、 このとき Y1 は、視認した灯浮標と本船との位置関係をレーダー及び目視で確認し、レーダ ー画面上の映像で通常右に見て変針する鹿ノ瀬西方灯浮標沖における同灯浮標と本船との 相関映像の情景と、本件座礁事故直前の本船のレーダー画面に映し出された鹿ノ瀬灯浮標

と本船との相関映像の情景とが、あまりにも類似していたため、瞬間的に錯覚に陥り、視認 した鹿ノ瀬灯浮標を鹿ノ瀬西方灯浮標であると思い込んだ。しかも、Y1 は、その際、自ら 視認し、レーダーでも認識した灯浮標の種類を確認しなかったばかりか、GPS や海図によ って灯浮標や船位を確認することもしなかった。そして、Y1 は、鹿ノ瀬西方灯浮標を本船 右舷側に1マイル隔てて航行する針路を取れば、本船を安全に右転させ、姫路港に向かう予 定針路に導くことができるものとされていたことから、同日午後7時 31 分、本船は、実際 には、播磨灘航路第6号灯浮標を航過しただけで、鹿ノ瀬西ルート・北ルートの右転予定地 点である鹿ノ瀬西方灯浮標の周辺には達していなかったにもかかわらず、当直操舵手に対 し、本船を手動操舵に切り替え、右転のため針路255度を指示し、さらに、徐々に右に変 針するよう指示した(以上の Y1 の灯浮標誤認とこれに基づく右変針指示を「本件 Y1 の行 為」という)。当直航海士は、本船の船位について「鹿ノ瀬の南西沖であり、もう少しで北 西側に位置する浅瀬を過ぎるところ」であると認識していたが、Y1 には報告しなかった。 また、本船が鹿ノ瀬を航過したため針路を北寄りに向けたのだと理解したが、最後の位置を 記入してからあまり時間が経過していないため、少し不安に駆られたが、変針の地点につい ても Y1 に尋ねることはしなかった。結果的に、本船は、午後 7 時 32 分頃、鹿ノ瀬灯浮標 を正横に見ながら徐々に右変針し、それ以上は変針することなく航行を続け、同日午後7時 40 分頃、同灯浮標の北に位置する鹿ノ瀬の浅瀬に座礁した。

〔第一審判決〕

神戸地判平成27年9月3日は次のように判示して、Y1に対する請求の一部を認容した。 「〔本件水先約款 21 条の〕免責及びその排除規定の趣旨・目的は次のとおりであると解さ れる。すなわち船舶事故は、その性質上、常に船舶所有者に多額の人的、物的損害を発生さ せる危険性を有しているが、その反面、船舶所有者は、かかる船舶を所有し、かつ、これを 水先人などを利用して運航に供することによって多くの利益を取得し得る地位にある。こ のことに鑑みると水先業務において水先人の過失によって生じた損害の全てを水先人に負 わせることは酷に過ぎ、損害の公平な分担という観点からも水先人の責任を一定の範囲で 制限し、これを保護する必要がある。そこで、このような水先人保護の要請を踏まえ、水先 人の責任を故意又は重過失がある場合に限定し、通常要求される程度の注意を尽くさなか ったことにより生じた損害については、これを免責することにした。以上が本件水先約款21 条の趣旨であると解されるが、これに照らして考えると、同条3項にいう『**重過失**』とは、 注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著で、この免責規定により水先人を保護する 必要性を欠く場合、すなわち水先人が通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以 下の僅かな注意を払うことを怠らなければ、容易く違法かつ有害な結果を予見し、これを回 避することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わなかったため、上記違法、有害 **な結果を予見し、回避することができなかった場合**をいうものと解するのが相当である」と 述べた上で、「Y1 は、上記のとおり同日午後 7 時 18 分、**実際に播磨灘航路第 6 号灯浮標を**

通過し、右舷側に鹿ノ瀬の浅瀬を見ながら南西方向へ航行していたにもかかわらず、迂闊に も上記の僅かな注意を払うことを怠り、容易に見分けることができるはずの『鹿ノ瀬灯浮標』 を『鹿ノ瀬西方灯浮標』と思い込み、操舵手に対して本船の右転を指示した上、その後も自ら の誤りに気づかず、漫然と鹿ノ瀬の浅瀬に向け航行を続け、本件座礁事故を招いたものであ るといい得る。そうだとすると Y1 の行為における同被告の注意義務違反の程度は、他に『特 **段の事情』が認められない限り、故意と同視し得るほど重大である**といわざるを得ない」と して、その特段の事情について、第一に、「本件水先業務において BRM という手法が十分 に励行されず、本船の船長らとの間で有効な情報交換やその提供が行われなかったことそ れ自体は、いずれの側の安全意識にも問題があったことに基因しているといわざるを得ず、 僅かな注意を払うことを怠った Y1 の注意義務違反の程度を通常の過失レベルにまで軽減さ せるような性質のものではなく、損害額の認定に当たって損害の公平な分担という見地から 過失相殺の一事情として斟酌されるにとどまるものというべきである。…Y1 の行為が水先 人である Y1 と本船の船長ら乗組員との間で適切な BRM が励行されず、本件座礁事故の防 止に向け通常であれば行われるであろう情報交換等が行われなかったことは、上記『特段の 事情』を基礎づける具体的な事実関係には当たら」ないとし、第二に、「本件座礁事故の発 生地点周辺の海域の特性やそのときの周辺の状況等は、上記『特段の事情』を基礎づけるに 足りるものではなく、上記重過失に関する判断を左右しない」とし、本船側の過失について 2割、過失相殺して、Y1 に対して 1 億 9226 万 1874 円の賠償を認めた。 X 及び Y1 ら控訴。

〔控訴審判決〕

大阪高判平成 28 年 10 月 14 日は次のように判示して、Y1 敗訴部分を取り消し、Y1 に対する請求を棄却し、X の控訴を棄却した。

1. 本件約款の免責条項における「重過失」の意義

「本件免責条項の主な趣旨、目的は、…水先人は海上交通に不可欠な役割を果たしている反面、いったん水先業務により事故が発生した場合には、損害がその負担能力をはるかに超えて甚大になることがあり、これを保険等により適切に補てんすることも困難であることから、水先人を保護すべく、その責任を一定の場合に限定しようというものであると解される。…本件免責条項において水先人が免責されない重過失とは、単に、過失の程度が重大であることを意味するものではなく、水先人の注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著であり、上記の本件免責条項の趣旨、目的に照らしても、水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち、①水先人が、違法、有害な結果発生のおそれのあることを認識しながら、その認識のもとで通常の水先人であれば行うはずのない無謀な行為をしたような場合ないし②通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払うことさえ怠らなければ、たやすく違法かつ有害な結果を予見し、これを回避することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わなかったため、上記違法、有害な結果を予見し、回避することができなかった場合をいうものと解するのが相当である。」

- 2. Y1 の重過失について
- (1)「本件免責条項は、船長又は船舶所有者と水先人との関係を規律するものであるから、 重過失と認められるかどうかの判断に際しては、単に、水先人の過失の軽重のみによって判 断することは相当ではなく、船長又は船舶所有者側に水先人の水先業務の遂行を阻害するよ うな落ち度が認められる場合には、これらを総合して考慮し、当該船長らの落ち度を考慮し てもなお、水先人の過失が重大であるといえるかどうかが考慮されるべきである。」
- (2)「Y1 が、このような錯誤から脱するには、①Y1 が実際に視認した灯浮標の色、形、灯質等を確認すること、②本船搭載の 2 台のレーダーのレンジを適宜変更して…、視認に係る上記灯浮標と周辺の灯浮標…との位置関係を確認すること、③右転開始の予定時刻との整合性や、直前に航過した播磨灘航路第 6 号灯浮標からの所要時間を確認すること、④本船搭載の GPS や海図を用いて船位を確認すること、⑤これらにより船位を把握していた当直航海士に本船の位置を確認すること、などの比較的容易な措置をとることにより、可能であったと考えられる。そうすると、このような措置すらとることもなく航行を続けたというY1 の注意義務違反については、重大なものであったと見る余地もないではない。」
- (3)「Y1 は、当時、灯浮標の灯火や塗色等を識別することが物理的には可能であったとし ても、視界の良い昼間や灯火が認識しやすい夜間の場合のように、容易にこれらを識別する ことが可能であったとまではいえず、むしろ、視界に入った約 1 マイル先の灯浮標の誤認 が起こりやすい時間帯であったとみることもできる…。…加えて、前述したように、本船の レーダーに映る鹿ノ瀬灯浮標と本船との位置関係は、一見すると、Y1 が右転を予定してい た鹿ノ瀬西方灯浮標と本船との位置関係に酷似していた。なお、目視による確認の重要性は、 今なお指摘されている…ものの、近年は、レーダー等の電子航海機器の発達、進化に伴い、 電子航海計器による位置確認などが主流となりつつあることも指摘されているところであ る…。そして、レーダーの誤認による船位不確認を引き起こすことも、必ずしも珍しいこと ではない…。以上のような状況は、水先人にとっては、灯浮標の思い込みや誤認が起こりや すい状況が重なっていたということができるから、Y1 が、いかに、専門資格を有する水先 人であり、周辺海域等を熟知していたとしても、上記の各状況が複合した結果、錯覚や錯誤 に陥り、灯浮標の思い込みや誤認を起こすことも、あり得ないことであるとは言い切れない。 そして、錯誤に陥った当人は、そのことに容易には気付けず、外部から何らの指摘も受けな ければ、…灯浮標や船位の確認を行う必要性も自覚できないまま、結果として錯誤が見過ご されることも、あり得ないことではない…。」
- (4) 「Y1の過失の程度を評価するに当たっては、本船におけるBRMの実際の状況がどのようなものであったのかについても、考慮する必要があるというべきである。 そして、…水 先人乗船時の BRM の実施は、本件条約及び本件入出港手順書として本船側に強制されており…、本船側は、水先人が乗船して嚮導を行う場合であっても、安全に対する船長の責任が軽減されるものでないこと、そして、当直職員は、水先人の嚮導中に船長が船橋に不在の場

合には、船の安全運航についての責任を自身が負い、水先人のとる対応や意図に疑問が生じ た場合には水先人に説明を求め、それでも疑問が残る場合は、船長に報告し、さらに、緊急 的な対応が要求される場合には、自ら対応するものとされている。現に、Y1 も、本件水先 業務を開始するに当たって、BRMP の一環として、本船側に対し、見張り及び適当な間隔 での船位測定、海図への記入、航行監視等を行うよう、要請していたものである。それにも かかわらず、D船長は、明石海峡大橋を通過した後、Y1 に対し、用件等を何ら告げること なく船橋から姿を消し、その後いったんは戻ったものの、結局本件座礁事故が発生するまで の間、Y1 と操船について情報交換を行うことはなかった。また、当直航海士も、本件行為 の直前である午後7時30分頃、本船の位置を海図に記入していた際、本船の位置が『鹿ノ 瀬の南西沖であり、もう少しで北西側に位置する浅瀬(鹿ノ瀬)を過ぎるところ』にあるこ とを認識し、かつ、その直前の海図記入時から時間が経過していなかったため、Y1 の右転 指示に対し、少し不安を感じていたにもかかわらず、Y1 に対して、それらのことを報告し たり、あるいは問い質すことをしなかった。そして、仮に、**これらの情報交換等が適切に行** われていたならば、本件行為が行われることなく、本件座礁事故も未然に防止できた可能性 は少なくない。…他方、〔STCW〕条約による水先人乗船時の BRM の実施は、船長をリー ダーとして構築されるものであって、かつ、水先人を船長の助言者あるいは被用者にすぎな いと解したとしても…、BRMが船側と水先人との間の情報交換により成立するという性 質上、船側にのみ課された義務と見るのは相当ではなく、水先人に対しても、ブリッジチー ムの一員として、その義務を課しているものと解すべきである。…**本件座礁事故の場合、D** 船長が離橋したことはともかく、少なくとも当直航海士が抱いた…疑念は、正に、本件座礁 事故に直結する航路の逸脱であって、本船が鹿ノ瀬に向かっている(少なくともその可能性 がある)ことを認識しながら、Y1 にその旨の指摘をしたり、Y1 に操船の意図を確認する行 動を取らなかったものであるから、そのこともまた、本件水先業務の遂行に与えた影響は、 無視できないというべきである。これらに照らせば、一方においては、本船側の落ち度を軽 **視することもまた、相当ではないというべきである。**…以上を総合勘案すれば、本件座礁事 故は、Y1 の過失行為(本件行為)によるものであることは否定できないものの、本船側に も、Y1 の本件水先業務の遂行を阻害するに足る相応の落ち度があったことは否定できない。 そして、本船側の落ち度は、…条約による国際的な法的義務に違反するものである上、こ れが果たされていれば、本件座礁事故を未然に防止できた可能性が少なくなかったと考えら れることに照らせば、Y1 の本件行為による過失を、…重過失、すなわち、水先人として通常 要求される以下の僅かな注意を怠ったものと評価することも、相当ではないというべきであ る。」

- 1. 本判決の意義
- 従来の判例・学説の検討⇒水先人の過失による対外的責任
 - c.f.) 大判昭和 10 年 6 月 3 日大審院判決全集 2 輯 19 号 15 頁 原茂太一「水先人の過失と対外責任の帰属」『現代商法学の諸問題』(1967 年) 志津田氏治「水先人と船主責任」『堪航能力と海事法の研究』(1971 年)

▶ 本判決

- ◆ 水先人の過失による船主に対する責任(対内的責任)に関する初の公表裁判例
- ◆ 水先約款における「重過失」の意義に関する裁判例
- 2. 債務不履行責任の判断構造
- ▶ 本件の特徴
 - → 船主と水先人との間の水先契約に基づく責任が主たる争点
 - ⇒契約当事者間での紛争
 - ⇒従来の議論は契約関係にない「不法行為」(民法 709 条)の事例
 - ⇒ただし、本件は債務不履行と不法行為の成立要件がほぼ重複
- ▶ 債務不履行責任の成立要件(民法 415 条)
 - ①債務不履行の事実
 - ②債務不履行によって債権者(船主)に損害が発生(因果関係)
 - ③債務不履行について債務者(水先人)に帰責事由がある
- ▶ 債務不履行責任の判断構造
 - ↓ 債務不履行の伝統的類型
 - ·履行不能
 - · 履行遅滞
 - ·不完全履行⇒水先契約の債務不履行は不完全履行の一つと位置付けられる
 - ▲ 不完全履行の場合の特徴
 - ⇒帰責事由は、**契約の解釈**により、<u>債務者がどこまでの義務を負っていたか</u>がまず認定され、その義務に違反することが不完全履行と評価(債務不履行の事実=帰責事由=過失)

3. (重) 過失の対象

ዹ 仮説

- ⇒第一審判決と控訴審判決の結論の違いは(重)過失の対象でそれが結論に影響
- ⇒水先人のどの行為(水先契約の履行のどこ)に過失がありと判断されたのかに着目
- ⇒このことが「BRM」の法的位置づけにも影響を与えているのではないか

(1)第一審判決

▶ 水先人の(重)過失の対象

「水先人として通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払ってさえいれば、… 『鹿ノ瀬西方灯浮標』ではないことを容易に認識し、本件座 礁事故の発生を未然に回避することができ」「漫然と鹿ノ瀬の浅瀬に向け航行を続け、本件座礁事故を招いた」「Y1 の行為における Y1 の注意義務違反の程度は、他に 『特段の事情』が認められない限り、故意と同視し得るほど重大である」

- ⇒鹿ノ瀬灯浮標を鹿ノ瀬西方灯浮標と誤認し、右転指示を出した点
- ⇒本船側(債権者側)の BRM の不励行は水先人の過失の外側の要素
- ⇒水先人の過失判断ではなく、債権者の過失として過失相殺事由に位置づけ

(2) 控訴審判決

▶ 水先人の(重)過失の対象

「鹿ノ瀬西方灯浮標であると思い込み、本船を右転させるため、当直操舵手に 255 度を指示し、その後も徐々に右に変針するよう指示して、最終的に 320 度に定めた上、上記誤認に気付かないまま航行を継続したため、…本件座礁事故を発生させた」「本件行為のうち、…本船の右転を開始したこと自体は、本件座礁事故に直接関係するものではない」「水先人の過失の軽重のみによって判断することは相当ではなく、船長又は船舶所有者側に水先人の水先業務の遂行を阻害するような落ち度が認められる場合に、これらを総合して考慮し、当該船長らの落ち度を考慮してもなお、水先人の過失が重大であるといえるかどうかが考慮されるべき」「〔本件 Y1 の右転指示について、種々の〕措置すらとることもなく航行を続けたという Y1 の注意義務違反については、重大なものであったと見る余地もないではない」「Y1 の過失の程度を評価するに当たっては、本船における BRM の実際の状況がどのようなものであったのかについても、考慮する必要がある」

- ⇒誤認して右転指示を出した点だけではなく、水先行為全体について水先人に過失があるのか否かを検討
- ⇒(重)過失の対象は水先行為全体(水先開始から座礁事故に至るまでの行為全体)
- ⇒BRM の不励行は水先人の過失判断の内側の要素として位置づけられ、水先人に過失があるか否かの判断に、本船側の BRM の不励行を組み込んでいる

4. 過失の判断方法

(1)債務不履行における過失判断の構造

▶ 一般論

「問題となった債務に係る給付の内容や不履行の態様から一律に定めるのではなく、個々の取引関係に即して、契約の性質、契約の目的、契約の締結に至る経緯等の債務の発生原因となった契約に関する諸事情を考慮し、併せて取引に関して形成された社会通念も勘案して判断」(奥田昌道=佐々木茂美『新版債権総論(上巻)』(判例タイムズ社)157頁)

- ⇒従来の裁判例でも債権者側に過失がある場合には、債務者の過失判断の中で考慮されて、債務者の過失を否定しうるとされていた
- ⇒債務不履行責任を考えるうえでは、ある契約で、債務者と債権者はどのような行動を なすべきであったのか、どこまで債務不履行の発生リスクを引き受けていたのかなど を、契約の内容、社会通念に照らして判断

▶ 論点

◆ 本船側のBRMの励行が、水先契約の内容に取り込まれているのか、そして、水 先人の過失(帰責事由)を考えるうえで考慮要素として取り込んでも良いのかと いうことが問題となる

(2) 水先契約の内容

- ▶ 水先契約の意義
 - ↓ 水先人は、当該契約に基づいて一定の水先区において、船舶に乗り込み、当該船舶を嚮導すること(水先法2条1項、2項)

▶ 水先法上の規律

- ⁴ 41条「①船長は、水先人が船舶に赴いたときは、正当な事由がある場合のほか、水先人に水先をさせなければならない。②前項の規定は、水先人に水先をさせている場合において、船舶の安全な運航を期するための船長の責任を解除し、又はその権限を侵すものと解釈してはならない。」
- ◆ 43条「水先人は、船舶に赴いた場合において水先を求められたときは、正当な事由がある場合のほか、その求めに応じ、かつ、誠実に水先をしなければならない。」

▶ 水先約款の内容

- ◆ 2条「水先人は、船舶交通の安全を図り、あわせて船舶の運航能率の増進に資するため、船長に助言する者としての資格において、水先業務に誠実に従事するものであり、安全運航に対する船長の権限及びその責任は、水先人の乗船によって変更されるものではない。」
- 12条「①船長は、水先人の操船上の助言が確実かつ迅速に実行されているか否かを常に監督するものとする。②船長は、見張りを厳重に行い、港内又は特殊な水域航行中は適当な場所に見張員を配置し(レーダーを装備する船舶にあっては、これを活用する。)、異常を認めたときは速やかに水先人に通知するものとする。 ③船長は、常に機関及び錨を使用できるようにしておくものとする。④船長は、水先人が業務を安全に遂行するため、引船の使用その他について水先人の要求に対して協力するものとする。」

➤ STCW 条約

- 「49 船舶の安全についての船長及び航海当直を担当する職員の任務及び義務は、水先人の任務及び義務に関わらず、水先人が乗船していることにより解除されない。船長及び水先人は、航行の手順、現地の事情及び船舶の特性に関する情報を相互に交換しなければならず、かつ、船長及び/又は航海当直を担当する職員は、水先人と密接に協力し、かつ、船位及び動向を常に正確に確認しなければならない。」
- ↓ 「50 航海当直を担当する職員は、水先人の行動又は意図について何らかの疑問がある場合には、水先人に説明を求めなければならない。それにもかかわらず質問が残る場合には、直ちに船長に通報するとともに、船長が来る前に、必要と考えられるすべての措置をとらなければならない。|

▶ 水先契約の履行内容

- ①あくまで水先人は船長の助言者である
- ②水先を行うに当たっては船長等の本船側の協力が義務付けられている
- ③水先人がミス等を行うような場合を想定して、情報交換を行うことが求められる
- ⇒水先契約の履行において、債務者である水先人だけではなく、**債権者である本船側の** 協力が重視されるタイプの契約類型
- ⇒水先人の過失判断に本船側の行為を考慮要素として組み込むことが妥当

5. 水先人の重過失とその判断

(1) 水先人の重過失

▶ 第一審判決

「『重過失』とは、注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著で、この免責規定により水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち水先人が通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払うことを怠らなければ、容易く違法かつ有害な結果を予見し、これを回避することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わなかったため、上記違法、有害な結果を予見し、回避することができなかった場合|

▶ 控訴審判決

「〔重過失とは〕水先人の注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著であり、〔水 先人の保護という〕…本件免責条項の趣旨、目的に照らしても、水先人を保護する必要 性を欠く場合、すなわち、①水先人が、違法、有害な結果発生のおそれのあることを認 識しながら、その認識のもとで通常の水先人であれば行うはずのない無謀な行為をした ような場合ないしは②通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな 注意を払うことさえ怠らなければ、たやすく違法かつ有害な結果を予見し、これを回避 することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わなかったため、上記違法、有 害な結果を予見し、回避することができなかった場合|

▶ 第一審判決と控訴審判決の違い

⇒控訴審判決でいわゆる認識ある無謀行為を例示した以外に違いがほとんどない

▶ 重過失の意義

- → 最判昭和32年7月9日民集11巻7号1203頁「通常人に要求される程度の相当な注意をしないでも、わずかの注意さえすれば、たやすく違法有害な結果を予見することができた場合であるのに、漫然これを見すごしたような、ほとんど故意に近い著しい注意欠如の状態を指すものと解する」(失火責任法の事案)
- ▲ 重過失概念の多義性(道垣内弘人「「『重過失』概念についての覚書」『民法学における法と政策』(2007年)561頁)
 - ①著しい義務違反
 - ②故意だけを問題としつつ、故意の立証の緩和という観点から重過失を要件としているときには、わずかな注意さえすれば、たやすく予見できたこと
 - ⇒一義的に重過失の意味が定められるのではなく、当該条文や約款規定等の趣旨 から個別具体的に判断

◆ 重過失の意義の確定方法

- ①専門家責任⇒注意義務の厳格化とそれとの乖離
- ②故意と同視しうる場合を重過失とする場合⇒「故意」の立証責任の緩和
- ⇒水先人の責任を「専門家責任」として位置づけて強調するのであれば、注意義務の程度が厳格となり、それとの乖離が大きければ重過失と認定されやすくなり、他方で、水先人の保護を強調するのであれば、故意と同視しうる場合として位置づけ、重過失と認定されにくくなる

⇒水先約款の免責条項の趣旨

- ◆ 水先人の保護(三好登志行=藤本昌志「水先標準約款 21 条 3 項『重大な過失』の意義について」海事法研究会誌 235 号(2017 年) 11 頁、経緯について藤崎道好『水先法の研究』(1967 年) 629 頁参照)
- ◆ アメリカにおける水先人の免責規定の趣旨 水先人には適切な賠償責任保険がなく、賠償リスクを分散することが困難で ある一方、船主は賠償リスクを最も容易に付保でき、かつほとんど追加費用 もかからない(Thomas J. Schoenbaum, ADMIRALTY AND MARITIME LAW (2011) p.94-95)
- ⇒水先人の保護という政策目的に鑑みれば、重過失を「故意と同視しうる場合」に 位置づけることは可能ではないか

(2) 本件における水先人の重過失の有無

- ➤ 重過失を右転指示だけではなく一連の水先行為全体に焦点を当てるのであれば、少なくとも、本船側にも BRM の不励行も存在しており、故意と同視し得るほど顕著であるとは言えない
- ▶ 本件水先契約においては、本船側(債権者側)にも、水先人は船長の助言者であることを前提に、水先人の嚮導に疑問が生じるような場合には情報交換等を行うなどして、損害の発生を回避することが求められているということであれば、本件では、損害リスクを回避するために債権者に課されている措置を講じていない以上、それに応じて、債務者の過失(帰責性)が軽減されることは不当とは言えない