



水先人の責任 - 各国法制度の紹介 -

今回の Topics では、水先人の責任に関する、主要国の法制度について紹介します⁽¹⁾。

通航量が多く、危険の高い水域では、その水域の特徴を熟知した水先人が実際に船舶に乗り込み、安全航行のために船長を支援します。水先人は古代ギリシャ・ローマ時代からその存在が記録されており、古くから航海において不可欠な役割を担ってきました。船舶が大型化し、より迅速な航海が求められる今日では、水先人の役割は更に重要になっています。

しかしながら、世界各地で水先人乗船中の海難事故が多発していることも事実です。多くの港では、例えば大型船の入出港の場合など、危険が高まる局面において水先人の乗船が強制されていることもあり、水先人乗船中の事故は減っていません。国際 P&I グループ⁽²⁾の調査では、水先人の過失に起因する賠償責任の損害額 US\$100,000 以上の事故は、1999 年から 2004 年の 5 年間で約 260 件発生し、それらの平均保険金支払額は約 US\$850,000 に至っており、海運業界が抱える深刻な問題の一つとなっています。水先人への賠償請求が船主にとって大きな関心事となりますが、一般に、水先人の過失により事故が発生しても、法律や水先契約により水先人が保護される傾向が強いです。

以下では、水先人と水先業務を管理する当局・団体の責任に関する主要国の法制度の概略を紹介します。

1. イギリス

水先人が船主に対して負う責任は、Pilotage Act 1987 により、原則として「水先料+£1,000」に制限されています。第三者に対して水先人が負う責任については、法に規定はありませんが、各港の当局⁽³⁾が定める水先業務に関する規則(Pilotage Direction)⁽⁴⁾により制限される可能性があるため、水先人に対する請求は殆どありません。

水先業務を管理する当局の責任についても、事故の際に従事していた水先人一人当たり£1,000 に制限されています。

2. オーストラリア

以下の通り、The Navigation Act 2012 の 326 条の規定が、水先人の責任を免除しています。

- | |
|---|
| <p>(1)水先人は、船長の権限・許可の下で本船を指揮する、
(2)船長は、水先人の乗船中ということをもって本船指揮や航行の責任を免除されない、
(3)船長や船主は、本船の航海中の過失による損害について、州や連邦の定める強制水先区であることをもって責任を免除されない、
(4)水先人や水先業務提供者は、水先人の職務を果たすため提供された指示、情報や水先人の行為により発生した損害に対し、民事責任を負わない。</p> |
|---|

この他、州や自治体の法律によっても水先人の免責が規定されています。

3. シンガポール

水先人は、水先業務を提供する本船や、他船、その他の財物に損害を発生させないよう注意義務を負う一方、港湾規則などを規定する MPA Act は、水先人の責任を S\$1,000 に制限しています。水先人は「船長または船主の使用人」と見做される一方、船長または乗組員は、水先人が乗船しない場合と同様に、適切な見張りを行い、水先人の操船開始時に不安があれば指摘をして、事故を予防する責任を負います。さらに同法は、水先人委員会や MPA(The Maritime and Port Authority:シンガポールでの水先業務を管理しています)について、水先免許の発行に伴う責任を免除しています。

なお、シンガポールで殆どの水先業務を提供する PSA Marine 社の契約条件(General Operating Conditions)も同様の規定が置かれ、水先人の責任は免除されています。

¹ 本記事は、弊社が外航 P&I 保険の提供で提携する Standard P&I Club の 2016 年 5 月の会報(Bulletin) を参考にしております(<http://www.standard-club.com/news-and-knowledge/publications/standard-bulletin/>)。

² 世界の主要な 13 の P&I クラブにより設立されているグループ。再保険のスキームを設計したり、海運業界の問題に関する意見表明を行ったりすることなどを目的としています。

³ Competent Harbour Authorities(CHA)と呼ばれる当局が、各港湾内の安全航行に関する権限を有し、Pilotage Act1987 に基づいて、水先業務を提供しています。

⁴ Pilotage Act 1987 の定めにより、各港の CHA によって策定される、水先業務に関する規定。水先業務が強制される状況や、水先人の乗下船ポイント等が記載されています。

4. 日本

水先法は水先人の責任について触れていませんが、全国で使用される標準水先約款は、水先人の過失により生じた損害について、水先人の責任を免責する条項を設けています⁽⁵⁾。但し、本規定は、水先人の故意または重過失に基づく責任については、適用されません。

水先人の故意や重過失の立証は困難ですが、2015年9月、神戸地裁は、灯浮標を誤認し、誤った針路変更指示を出した水先人の重過失を認定し、水先人個人に約2億円の支払いを命じる判決を下しました(本船側も、船長が水先人に告げずに船橋を去っていたことや、水先人への情報提供や注意喚起が不十分であったことから、2割の過失相殺が適用されました)。同判決では、水先人会は、水先業務の窓口を過ぎず、水先人を実質的に指揮・監督しているわけではないとして、同会の責任を否定しました。

本件は大阪高裁に控訴されており、今後の動向が注目されます。

5. パナマ

パナマ運河は、水先人の使用・管理責任を負うパナマ当局 The Panama Canal Authority(PCA)が、水先業務に際して生じた損害について責任を負う点で、独特といえます。水先人の責任により損傷が発生したことが立証された場合、所定の手続きに従って、PCAから損害を回収することが可能です。

水先人の指揮において発生した損害をPCAに請求する場合、本船の船長は、PCAによる公式サーベイを受検しなければなりません。このサーベイは、本船が運河水域から出るまでに実施されなければならず、これを怠ると本船はPCAに対する求償権を喪失します。

サーベイはバルボアにて実施されることが多く、各種書類の確認も行われます。通常、この調査は3~8時間程度を要し、サーベイ終了後、修繕の必要がなければ本船は出航します。数か月後、PCAの調査委員会が報告書を作成し、この報告を根拠に本船側はPCAへの請求を行います。但し、船長や乗組員が水先人の指示に従わなかった場合、PCAへの請求権が制限される可能性があります。

6. ブラジル

ブラジルにおける水先業務を規定するNORMAM 12/2003は、水先人の義務を次のように規定しています。

- (i)迅速かつ効果的に、船長に対して、水域情報の提供を行う
- (ii)水先区において、あらゆる船型に対する水先業務の提供を行えるようにしておく
- (iii)安全信号を他船に送信し、あるいは他船の安全信号に反応し、情報伝達を行い、協力して救命・救助を行う

事故が発生した際に水先人が負い得る責任については、特に規定がありません。唯一関連する規定は、ブラジルが批准している、1910年の「船舶衝突についての規定の統一に関する条約(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in regard to Collision)」で、第5条にて「本船の責任は衝突が水先人の過失によりて生じた場合においてその水先人が強制水先人なるといっても存在す」と定められています。

この規定により、地方裁判所にて「水先人は、自身の過失により生じた事故について、行政/刑事の責任を負うものの、民事責任からは免責される」と解釈されているようです。一方、NONMAN 12/2003の規定⁽⁶⁾により、水先人乗船中も、船長や乗組員の責任が軽減されないことが明確にされています。

⁵ 第21条「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。」

⁶ NORMAM 12/2003 – 第230条

(i)水先人が乗船することにより、船長や乗組員の、安全に関する責任が軽減されない。また、水先人の行為は常に監督されるべきである。

(ii)水先業務を依頼する際、船長は以下の責任を負う

- (a) 本船の操船状況を水先人に伝えること
- (b) 水先業務に必要なすべての情報を水先人に提供すること
- (c) 水先業務を監督すること
- (d) 水先人が危険な操船をしていると確信した場合、水先人の助言を無視すること
- (e) 他の乗組員と同様の条件で従事させること
- (f) 国内外の法を順守すること
- (g) 強制水先区で水先人を免除しないこと

7. おわりに

以上の通り、水先人や当局への責任追及は、パナマを除き、一般に困難と言わざるを得ません。そのため、水先人乗船中の事故の防止が一層重要となります。多くの水先人乗船中の事故は、Bridge Team Management に関する以下の 3 原則の徹底により防ぐことが出来ると考えられています。

- (1)「水先人の業務の監視」
- (2)「水先人と船長の適切な情報共有」
- (3)「水先人の指示に危険を感じた際の指摘」

水先人乗船中の岸壁シフトや航海計画策定などの具体的な場面を想定した上での Bridge Team Management の実行訓練の実施が推奨されます。

また、多くの事例において、乗組員が水先人の操船開始時に不安を感じても疑問を呈さず、事故が起きるまで待ち続けた為に事故が起きてしまったことが指摘されています。船長や乗組員は、水先人が乗船した後も、「次にどんなことが起こるか」、「事前の打ち合わせ通りの操船が行われているか」などと、常に自問しながら警戒し続ける必要があります。

本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せくださいますよう、宜しくお願い申し上げます。

以上

TOKIO MARINE Topics (本船事故情報)

(2016年8月発信分を、纏めて掲載しております)

1. 2016年8月22日 配信分

(1) 本船明細・航路・積載貨物

“CMA CGM VASCO DE GAMA”

- ・ コンテナ船、178,228 G/T (TEU 17,859)、2015年建造
- ・ 船籍: イギリス
- ・ 登録船主: CHC Second Shipping SA (フランス)
- ・ 航路: 韓国・釜山(7.18出帆)、中国・深圳(7.28出帆)、マレーシア・ポートケラン(8.2出帆)、スペイン・アルヘンシラス(8.19出帆)→イギリス・サウサンプトン→ドイツ・ハンブルク
- ・ 積載貨物: コンテナ貨物

(2) 事故概要

- ・ 本船“CMA CGM VASCO DE GAMA”は、2016年8月22日、イギリス・サウサンプトン港向け航行中、座礁した。
- ・ 当局要請により6隻のタグがスタンバイしたが、本船は座礁後約30分で浮揚した。
- ・ 現在本船はサウサンプトン港にて、荷役とともに、ダイバー調査を実施している。

(情報入手元: W.K. Webster)

2. 2016年8月8日 配信分

(1) 本船明細・航路・積載貨物

“GUO SHUN 21”

- ・ 一般貨物船、4,427 G/T、2010年建造
- ・ 船籍: カンボジア
- ・ 登録船主: Feng L (香港)
- ・ 航路: 横浜(7.28出帆)、中国(山東省)・東営(8.6出帆) →ベトナム・フーミ
- ・ 積載貨物: 一般貨物

(2) 事故概要

- ・ 本船 GUO SHUN 21 は、2016年8月8日夜中、南シナ海、ベトナム・ブンタウ沖で THANH DAT 01 (一般貨物船、1,599G/T、2008年建造) と衝突した。
- ・ 衝突の結果、相手船は沈没した。同船は2,718トンのスチールコイルを積載していた。船長及び二等機関士が行方不明になっている。
- ・ 本船は横浜からベトナム・フーミへ向け航行中、相手船はベトナム国内でブンタウからニソンへ向け航行中であった。

(情報入手元: W.K. Webster)

3. 2016年8月3日配信分

(1) 本船明細・航路・積載貨物

“MSC ALEXANDRA”

- ・ コンテナ船、153,115 G/T (TEU 14,036)、2010 年建造
- ・ 船籍: パナマ
- ・ 登録船主: Alexandra Naviera Co SA (スイス)
- ・ 航路: スペイン・バルセロナ、バレンシア (7.4、7.7 各出帆)、イタリア・ジョイアタウロ (7.11 出帆)、エジプト・ポートサイド (7.15 出帆)、サウジアラビア・キングアブドゥラ (7.17 出帆)、アラブ首長国連邦・ジュベルアリ (7.24 出帆) → シンガポール (8.3 出帆)、中国、韓国
- ・ 積載貨物: コンテナ貨物

(2) 事故概要

- ・ 本船 MSC ALEXANDRA (コンテナ船) は、2016 年 8 月 3 日 23:01 頃、シンガポール海峡にて相手船 DREAM II (原油タンカー、164,241G/T、2008 年建造) と衝突した。
- ・ 本船は欧州からアラビア湾を経由して中国、韓国へ航行しており、シンガポールを出港直後の衝突事故であった。
- ・ 衝突の結果、本船は左舷船尾に損傷を被ったが、浸水等なく、現在シンガポールで錨泊中である。
- ・ 本船デッキ上からは空のコンテナ 10 本が相手船上や海中に落下した模様。他のコンテナ貨物にも衝撃等による損害が生じている可能性もある。

(情報入手元: W.K. Webster)

(内容は、いずれも情報配信時点のものです)

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」
http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html
TOKIO MARINE Topics (船舶)
http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/tokiomarine_topics/hull.html