

第8回水先人の人材確保・育成等に関する検討会

議事次第

1. 日時 平成28年12月2日（金） 10：30～
2. 場所 海事センタービル8階 801・802会議室
3. 次第
 - （1）開会挨拶
 - （2）議事
 - ① 水先人の責任の制限（審議）
 - ② その他

配付資料一覧

資料 1	委員名簿	1
資料 2	水先人の訴訟事案について	2
資料 3	水先人の責任の制限	4
資料 4	羽原委員提出資料	8
資料 5	今後の検討会スケジュール（案）	14
参考資料 1	諸外国における水先人等の責任	15
参考資料 2	シンガポールにおける水先人等の責任	16
参考資料 3	英国及びベルギーにおける水先人等の責任	17
参考資料 4	米国における水先人等の責任	29
参考資料 5	水先人の責任（各国法制度の紹介）	36
参考資料 6	水先約款第 21 条第 2 項について	39

以上

水先人の人材確保・育成等に関する検討会 委員名簿
(五十音順、敬称略)

- 赤峯 浩一 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員
池谷 義之 全日本海員組合国際局長
今津 隼馬 東京海洋大学名誉教授
大泉 勝 日本水先人会連合会副会長 (内海水先区水先人会会長)
大久保安広 (公社) 日本海難防止協会専務理事
◎ 太田 秀男 日本内航海運組合総連合会船員対策委員会委員
◎ 落合 誠一 東京大学名誉教授
小野 芳清 (一社) 日本船主協会理事長
門野 英二 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員
小島 茂 (一社) 日本船長協会会長
竹口 信和 海技大学校水先教育センター一長
西本 哲明 日本水先人会連合会水先業務研究委員会委員長
根本 正昭 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員
○ 羽原 敬二 関西大学政策創造学部教授
福永 昭一 日本水先人会連合会会長
前田 耕一 外国船舶協会専務理事
松浦 安洋 日本水先人会連合会理事 (酒田水先区水先人会会長)
山崎 正敏 日本水先人会連合会副会長 (東京湾水先区水先人会会長)

【国土交通省】

- 羽尾 一郎 海事局長
七尾 英弘 大臣官房審議官 (海事)
橋本 亮二 海事局海技・振興課長
大橋 伴行 海事局総務課次席海技試験官
長瀬 洋裕 海事局海技・振興課企画調整官
前田 良平 海事局海技・振興課水先業務調整官
小池慎一郎 港湾局計画課港湾計画審査官 (オブザーバー)
笠尾 卓朗 海上保安庁交通部航行安全課長 (オブザーバー)

【(一財) 海技振興センター】

- 伊藤 鎮樹 理事長
野中 治彦 常務理事
古田 幸信 常務理事
庄司新太郎 技術・研究部長

(注) 「◎」は座長、「○」は座長代理

水先人の損害賠償訴訟事案について

1. 事故の概要

平成 21 年 7 月 15 日、韓国籍ばら積み貨物船（総トン数 16,270 トン、中国・ジンタン港発姫路港向け。以下「事故船」という。）に乗船した内海水先区水先人 Y が、明石海峡航過し、播磨灘を航行中、変針ポイントの灯浮標を誤認し、浅瀬に座礁。乗組員の被害はなし、船舶の被害は船首船底部に擦過傷及び推進器翼端欠損、漏油なし。

2. 神戸地裁判決（平成 27 年 9 月）の概要

原告（事故船の船舶所有者 X）請求概要

- ①船舶所有者 X は、座礁の原因を変針ポイントの灯浮標を誤認した水先人 Y に重大な過失があるとし、水先契約及び不法行為責任に基づき損害賠償請求（約 2 億 5 千万円）。
- ②内海水先区水先人会（以下「水先人会」という。）及び日本水先人会連合会（以下「連合会」という。）に対しても、水先人 Y への指導監督責任があるとし、不法行為責任又は使用者責任に基づき連帯して賠償するよう請求。

①水先人 Y の行為を水先約款第 21 条第 3 項の重過失によるものと認定。

8 割の過失責任が水先人 Y にあったと認定し、1 億 9 千万円強の損害賠償を認定。

（理由）水先約款第 21 条第 3 項の「重過失」を「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」と解し、水先人 Y の行為を「重過失」によるものと評価。

②水先人会及び連合会への請求は棄却。

（理由）水先人会及び連合会は、「個々の水先契約の相手方（船舶所有者）やその他第三者との関係で、水先人に対して必要かつ適切な指導、教育（注意喚起）を行うべき注意義務を負っているとは解されない」と判示。

3. 大阪高等裁判所判決（平成 28 年 10 月）の概要 ※原告、被告とも控訴していたもの。

原告（船舶所有者 X）及び被告（水先人 Y）の請求概要

【原告（船舶所有者 X）】地裁判決における損害賠償請求の棄却（敗訴部分）を取消すこと。

【被告（水先人 Y）】原告の損害賠償請求を棄却すること。

①水先人 Y の行為について水先約款第 21 条第 3 項の重過失を認めない。原判決の被告敗訴部分取消し。原告船舶所有者 X の請求棄却。

（理由）水先約款第 21 条第 3 項の「重過失」を地裁判決と同旨及び水先人が認識ある無謀な行為を行った場合と解した。

重過失の判断にあたっては、「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を考慮されるべき」とし、本船側の落ち度は、「本件条約（STCW 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、1 審被告水先人 Y の本件行為による過失」を、「重過失と評価することも、相当ではない」と判示。

②水先人 Y と水先人会及び連合会の連帯責任については、地裁判決と同理由で棄却。

③「高い公共性を有する水先人については、高額な賠償責任から保護するため、何らかの制度を備える必要性は高いものというべきである。」と判示。

4. 現在の状況

原告船舶所有者 X は大阪高等裁判所判決を全部不服として上告。

水先人の責任の制限について
(水先約款の改定関係)

(1) 水先約款第21条第3項の免責要件

日本水先人会連合会より水先約款第21条第3項における「重大な過失」の定義を明らかにすることについて要望があった。

水先約款において、水先人が負担すべき責任の範囲は、個別具体的な事案を想定して規定することは困難であることから、水先人の責任を免ずることができる範囲を、民事法制上、一般的に責任発生の法的な要件を故意又は過失の軽重に求めていることに鑑み、「故意又は重過失」と整理されている。水先約款第21条第3項の「重大な過失」に代えて疑義を生じない適当な用語があるのであれば、当該規定を改めることは可能と考えるが、そのような用語については確認されていない。加えて、用語を改めた場合であっても、当該用語について具体的事案に照らして解釈の問題が生じうることは否定できない。

なお、水先約款第21条第3項の「故意又は重大な過失」を「故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為」に改めることは、実質的に水先人の免責範囲を拡大するおそれがあると思慮する。

(2) 責任制限額

一方で、水先制度の公共性や特殊性等に鑑み、「重大な過失」ではあるが、「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為」には至らない場合に、一定限度の金額まで責任を制限する約款は、有効性が認められうるものであると考えられる。

ただし、このような約款の改定について、水先人、船主、荷主等が以下の点について合意することが必要であると考ええる。

(イ) 「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為」には至らない「重大な過失」に当たる水先人の責任を制限すること。

(ロ) 当該場合における責任限度額。

【参照条文】

○標準水先約款（平成20年4月1日）（抄）

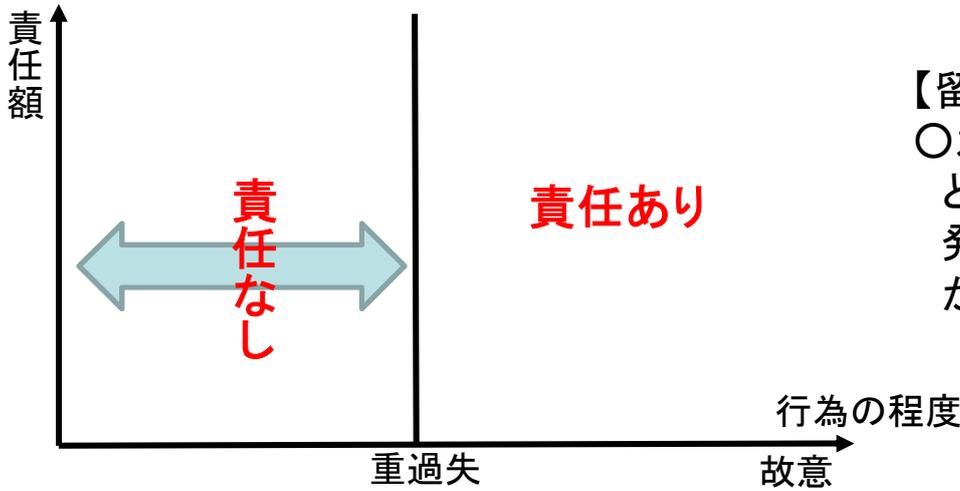
（免責）

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。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。

2 船長又は船舶所有者は、水先人の業務上の過失に基づく責任について、第三者が直接水先人に対して提起した訴訟その他の請求の結果生じた水先人の第三者に対する債務のうち、当該船舶に関して水先人に支払われ、又は支払われるべき水先料の全額を超える部分については、水先人にこれを補償する。ただし、船長又は船舶所有者は、自ら第三者に賠償をしなければならない場合において、法令により船舶所有者の第三者に対する賠償責任を制限することができる場合には、この補償金の額をその制限の範囲内（船長又は船舶所有者が直接第三者に賠償として支払った金額がある場合は、これを控除した額の範囲内）に制限することができる。

3 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。

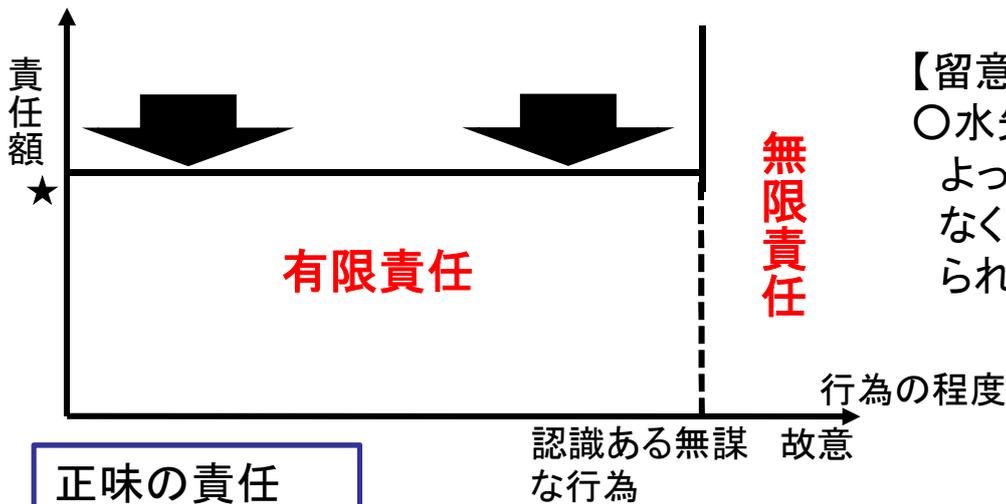
免責(水先約款): 責任発生ポイントはどこか



【留意点】

○水先約款の責任発生と船責法の無限責任発生トリガーポイントが異なる。

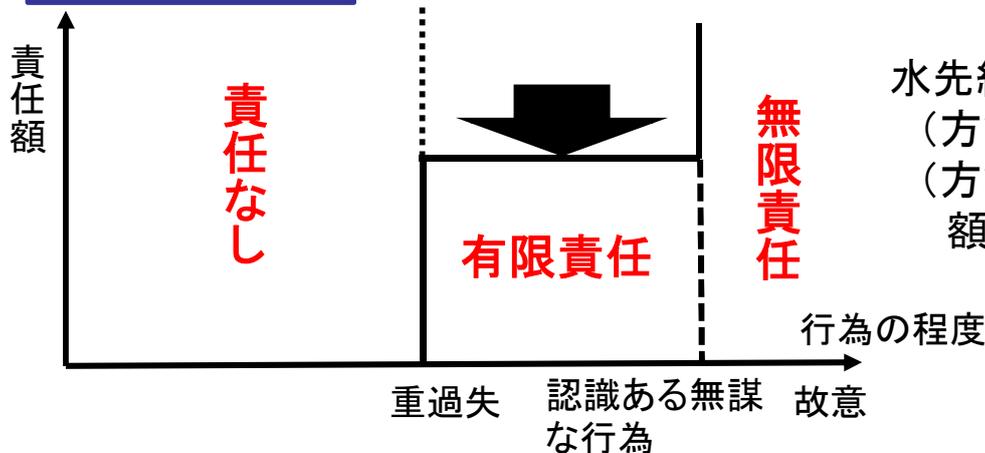
責任制限(船主責任制限法※): 有る責任をどこで制限するか



【留意点】

○水先人は、水先約款によって責任制限だけでなく、特別に免責を認められている範囲がある。

正味の責任



水先約款の改定

- (方策1) 免責範囲の拡大
- (方策2) 特別な責任制限額の設定

※ 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律第2条第3号の「被用者等」に水先人も含まれる。

★ 約324億円(船型VLCC160,000国際総トン、1SDR=¥169.401)

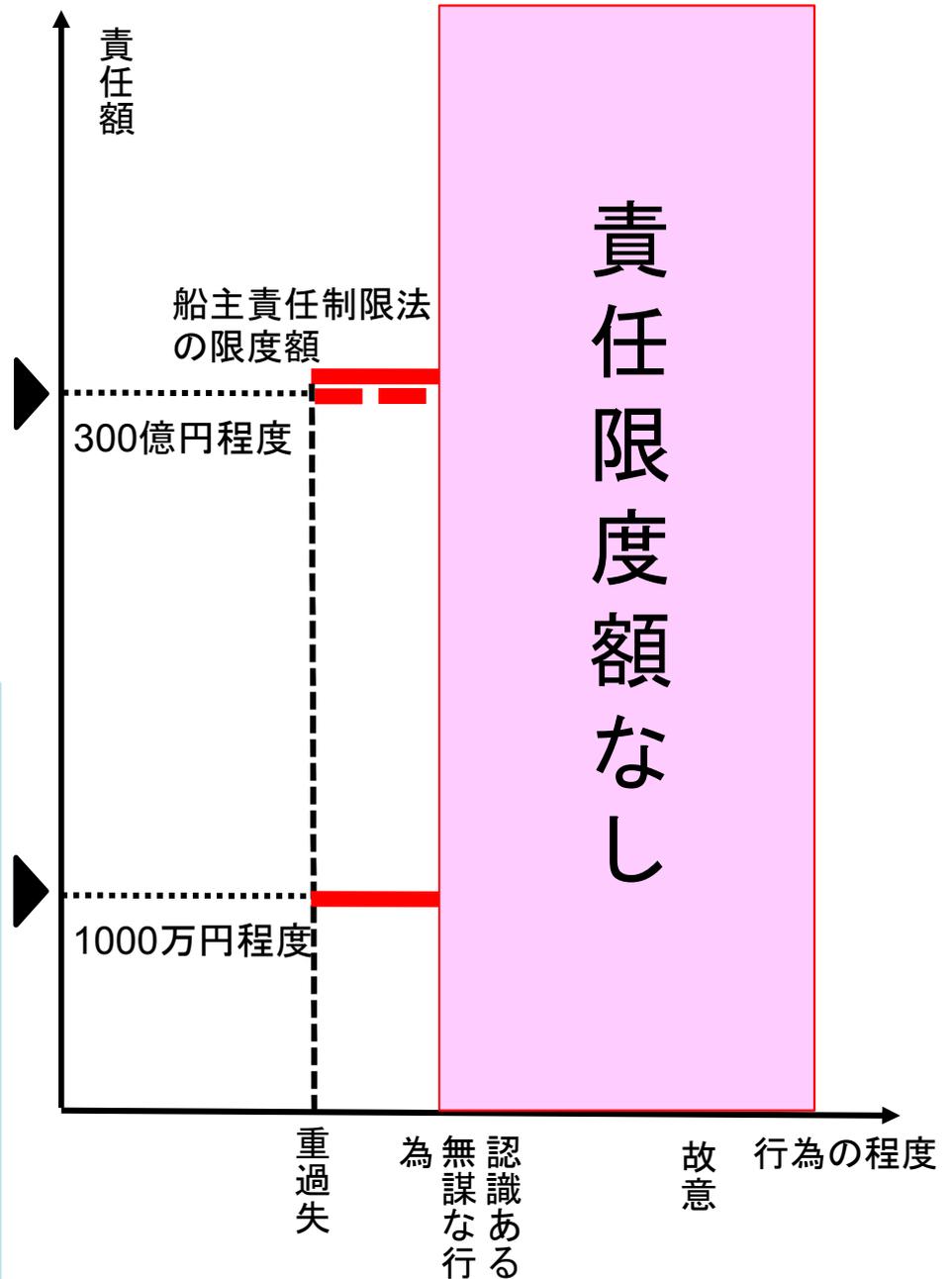
論点となる事項

例えば、責任制限額を船主責任制限法の限度額と同程度とする場合

- ・責任限度額が高額のため実質水先人の保護とはならない。
- ・保険制度を設けるとすると、水先人と船主の負担割合によっては水先料が大幅増となる可能性。

例えば、責任制限額を1000万円程度とする場合

- ・司法から免責と同様に不相当とみなされる可能性。
- ・責任制限額がこれよりもいくらか高額となれば、保険制度を設ける必要性がある可能性。
- ・保険制度を設けたとしても、水先人の負担だけでまかなえる可能性が高いため、水先料の大幅増はない。



【参考】

医師賠償責任保険(東京海上日動)支払限度額1事故5000万円、保険料約67万円。

※保険契約者の故意の場合を除く。

勤務医師賠償責任保険(Agent)支払限度額1事故1億円、保険料50,820円。

※職業上相当な注意を用いなかったことに起因した賠償責任をカバー。

水先人嚮導中の過失事故と損害賠償責任への対応

1. 水先人の過失に対する考え方の変化

世界各地で水先人嚮導中の海難事故が頻発し、かつ水先人乗船中の事故件数は減少していないとされる。国際 P&I クラブのグループ加盟の船主責任相互保険組合の調査結果によれば、水先人の過失に起因する損害賠償責任金額 10 万米ドル以上の保険金請求事故は、1999 年から 2004 年の 5 年間で、262 件発生し、平均保険金支払額は、85 万米ドルとなっている。今後とも水先人に対する損害賠償請求は、船主として取組まなければならない大きな問題である。

これまでは、水先人の過失により事故が発生しても、故意または重過失でない限り、法律および水先約款によって水先人が免責とされてきたが、将来的には、世界的な潮流として、厳格な責任の追及と負担に対応せざるをえない状況に至ることも予測される。

水先人の過失によって海難事故が発生し、損害賠償請求がなされても、水先人と船主（船会社）との間で取り交わされている水先契約においては、水先約款の免責条項により、当該損害賠償責任は船社が負うことになっており、水先人の責任は水先料の範囲内とされてきた。しかしながら、水先人の過失が故意または重過失に相当すると判断された場合には、水先約款の免責条項は適用されない。さらに、事故の内容と結果によっては、他の運送事業者と同様に、行政責任や刑事責任を問われることもありえる。水先人は、現在、個人事業者であるため、会社員のように会社組織が対応してくれるということはなく、あくまで水先人個人の責任となる。水先人の乗船中に万一海難事故が発生した場合の賠償責任損害額は、巨額になる可能性があり、一人の水先人が負担できる範囲をはるかに超えた金額になるという現実を認識する必要がある。

水先人会を水先業務の引受主体とした場合の当該法人の責任に関しては、法人と水先人の関係、不法行為責任にかかわる判例で実行行為者と法人との間における責任の処理などの問題について検討・考察しなければならない。

2. 考察すべき水先人に対する判決事例

(1) Hanjin Brisbane 座礁事故—船主が水先人に対して民事訴訟を提起した初めての事例

ばら積み貨物船ハンジンブリスベーン(16,270 総トン)が、水先人の嚮導により兵庫県姫路港に向け播磨灘を航行中、平成 21 年 7 月 15 日 19 時 40 分頃に淡路島西方の鹿ノ瀬の浅瀬に乗揚げ、同船は、船首船底部に擦過傷および推進器翼端(プロペラ)に欠損を生じた。乗組員に死傷者等は発生しなかった。

本事故は、本船が夜間、播磨灘の鹿ノ瀬南方を姫路港に向けて航行中、同航する船舶 A を追い越して右に変針しようとする際に、水先人が、鹿ノ瀬灯浮標の灯火を、変針目標としていた西方灯浮標の灯火と誤認したため、鹿ノ瀬に向け変針したことに気付かずに航行し、鹿ノ瀬に乗揚げたことにより発生したものと考えられている。水先人が、鹿ノ瀬灯浮標の灯火を変針目標としていた西

方灯浮標の灯火と誤認したのは、B船を追い越したら右転しなければならないと思い、B船の動静に注意を払っていたためと判断された。水先人が、鹿ノ瀬に向け変針したことに気付かなかったのは、変針を開始する際、灯浮標と本船の位置関係をレーダーと目視で確認したのみで、GPS や海図により航路標識および船位を確かめず、さらに、これらのことについて乗組員による進言がなされなかったことによるものと考えられている。水先人が、変針を開始する際に、GPS や海図で航路標識と船位を確認しなかったのは、播磨灘航路での豊富な水先業務の経験があったことによると推測されている。(運輸安全委員会による海難事故の原因分析概要)

(2) Cosco Busan 橋脚衝突事故－海難事故で水先人が刑事罰に処せられた米国初の事件

水先人が嚮導していたコンテナ船コスコブサン(65,131 総トン)が2007年7月、サンフランシスコ・オークランドベイブリッジの橋脚に衝突した。No.3と4 FOT(P)およびNo.2 WBT(P)が損傷、燃料タンクから約53,500 ガロン(約200トン)の燃料油が海上へ流出した。橋脚はフェンダー一部が損傷。

事故の原因は、以下のように推断されている。

- ①健康を損なう薬剤の使用による水先人の認識力低下
- ②船長と水先人の間における出港前の包括的な情報交換の欠如および航海中の有効なコミュニケーション不足
- ③水先人の操船および本船の航行状況対して、船長の監視がなされていないこと。
- ④船舶管理会社によってコスコブサン乗組員対して乗船前に適切な訓練がなされていないこと。これには、SMS(Safety Management System)を乗組員が理解せず、遵守していないことについて、認識していなかったことを含む。

(Accident Report: NTSB/MAR-09/01 PB2009-916401, Report of Investigation into the Allision of the Cosco Busan with the Delta Tower of the San Francisco -Oakland Bay Bridge in San Francisco Bay)

(3) Wan Hai 漁船転覆事故

平成25年2月25日、関西国際空港西方沖の大阪湾で台湾籍のコンテナ船ワンハイ(13,246 総トン)といかなご漁船2隻が衝突、転覆し、1人が死亡、1人が行方不明となった。海上保安庁は、業務上過失致死容疑で、コンテナ船船長と水先人を逮捕した。事故は、ワンハイ162が、2隻一体となった船列と間近で接近するまで針路および速度を保持して航行したため、衝突したことにより発生したものと考えられた。

(4) ダイヤモンドグレース乗揚事故

平成9年7月2日、油送船ダイヤモンドグレース(147,012 総トン)が、針路の選定が適切でなかったことに因って発生した中の瀬西端にある浅所乗揚げ事故の結果、原油1,400トンが流出した。水先人は、水先業務を1か月停止された。

この事故により、BRM(Bridge Resource Management)の教育・訓練が導入されることとなった。

(5) Sea Empress 座礁事故と海洋汚染

1996年、英国南西部のミルフォードヘヴンでリベリアのタンカー、シーエンプレスが座礁し、それにより大規模な海洋汚染が発生した。最初の座礁で約2,500トンの北海原油とその後の救助作業

中に 69,300 トンの原油が流出した。最初の座礁事故の原因が、大型タンカーを扱うには十分な経験を有していなかった水先人にあることが明白となった。CHA は権限が大きいが、水先人の資格や教育・訓練を管理する能力が疑問視されていた。

(6) 一級水先人修業生転落死亡事故

平成 19 年 10 月 20 日、大阪港港外で C-9 入港コンテナ船(乾舷 6m)のパイロットラダー上部より一級水先人修業生が転落し、死亡した。

水先人の直面する問題として、海難事故における責任、賠償、懲罰、年金、災害補償などの福利・厚生、社会保障制度、人事・労務、教育・訓練などに対応する制度構築に取り組みねばならない。

3. 水先人嚮導にかかわる海上ハザード

(1) 損害の発生に対する日本と外国の考え方の相違

・防舷材(フェンダー)の損傷

着岸の際に防舷材(フェンダー)が破損したと港湾局が船長に損害賠償請求をした場合の対応については、外国船側の考え方は、防舷材は船舶または岸壁が被害を受けることを防ぐためのもので、多少の損傷は本来の目的を果たした結果であり、損傷した場合には、港湾管理者が自ら維持管理費用で修繕するべきであると主張されうる。

・タグボートの要請

スラスター装備船で風がある場合、途中で風が強くなると危険であると予想されるので、タグボートを 1 隻余計に要請すると、船長に不必要であると拒否される場合がある。もし風が強くなってフェンダーを破損すると損害賠償請求されることを船長に告げても、断られることがありうる。日本では、船長とは別に、水先人も責任を問われると説明しても、理解されない可能性が強い。

(2) 水先強制の緩和により海難事故が発生場合の責任負担—NP 船(水先人を乗せていない船舶)の不当運航または無謀運航による事故リスクおよび運航阻害の発生

・入港船舶が混雑する場合に、NP 船が先頭や中間位置にいと、後続各船舶が影響を受け、港湾内の運航効率が低下する。先行船舶が NP 船の場合、後続船は、リスク回避のために、船間距離をより多く取って保持するか、または速度を落とさざるをえない。風が強い時に、風圧の大きいコンテナ船や PCC は、ある程度の速度を維持していないと、舵の効きが低下し、風に流されるため、前に不安定な船舶がいると、操船困難な状況に陥り、安全面での問題となる。

・各船舶に水先人が乗船している場合には、前後の船舶の行動予定が分かっており、相互の行動および意思を随時連絡・確認しながら操船でき、安全かつ効率の良い運航ができる。安全と運航の効率は、一隻の船舶だけで考えるのではなく、港湾全体の機能として処理すべき問題である。

(3) 港湾内船舶の突発故障の実態

船舶運航中に、機関、舵、スラスターなどの故障は発生しているが、水先人の適切な措置により未然に事故が回避されている状況は多いと推測される。しかし、これらの故障は、事故につながら

ない限り、報告されずに、海難統計には表れてこない。

4. 主要国の水先人の責任に関する法制度

(1) 英国

水先人が船主に対して負う責任は、Pilotage Act 1987 により、水先料に加えて 1,000 ポンドに制限されている。第三者に対して水先人が負う責任は、法律上の規定はないが、港湾当局 (Competent Harbour Authorities: CPA) が定める Pilotage Directive (水先業務に関する規則) により制限される可能性があるため、これまで水先人に対する損害賠償請求はほとんどない。CPA に対する責任も、1,000 ポンドに制限されている。

(2) シンガポール

MPA (Maritime and Port Authority) Act が、水先人の責任を 1,000 シンガポールドルに制限している。水先業務を提供する PSA Marine の契約条件においても水先人の責任は免除されている。

(3) オーストラリア

Navigation Act 2012 の 326 条の規定により、水先人の責任を免除している。

(3) パナマ

パナマ運河航行中の水先が原因で発生した事故については、Panama Canal Authority (PCA) が運河内の船舶の水先を手配することから、水先業務により生じた損害について責任を負う。

5. 水先人賠償責任損害補償制度の構築

現状では、水先人は損害賠償責任リスクに対応する保険を手配していない。すなわち、水先人が損害賠償責任リスクに対処するための手段がなく、万一の場合には、破産の可能性を有しながら水先業務に従事している事態は、国家が運営する水先制度として大きな問題を抱えていることになる。法人が水先業務について負担する賠償責任の処理は、法人化に伴う特有の問題ではなく、すでに認識されている課題であり、賠償資力の確保がまず求められる。

水先人の損害賠償責任の負担は巨額な損害となりうるため、保険を付する場合には、保険料が非常に高額になることが予想される。そこで、新たに水先人の賠償責任損害に対する特別な補償制度を創設することが提案される (図 - 1)。水先人の損害賠償責任リスクを処理する方策を整備することは、国家の安全保障にとっても必須の海事システム機能である水先制度を維持するために、不可欠な措置である。

水先業務の引受主体を法人化し、組織として損害賠償責任保険を付する場合に、保険料が高額になると、それが水先料に転嫁されて水先料の高額化を招く結果、利用者である船主に負担を強いることにもなりかねず、適正な水先制度の運営に支障を来すような事態は回避しなければならない。したがって、保険料軽減のためのさまざまなリスク処理手段が必要となる。

1 つの効果的方法として、日本船主責任相互保険組合 P&I Club の P&I 保険を利用することが考えられる。(落合誠一『水先制度の抜本改革』)

これまで曖昧であった水先人の損害賠償責任を明確にし、事故により問題が発生した場合の対応が的確に実施できる世界の標準となるモデルとしてIMOに対し主張できる形態と組織の補償制度を確立し、これまでになかった水先人の負う損害賠償責任リスクの効果的な処理について新たなシステムを創設することの意義はあるといえる。

限度額なし				(億円)
	国家再保険 + ART (Alternative Risk Transfer)等			④
	ロイズ(再保険) + その他外国再保険			③
	損害保険会社 (損保ジャパン日本興亜, 東京海上日動, 三井住友海上等)	日本船主責任 相互保険組合 (Japan PI Club)	+ UK PI Club等	②
	水先人賠償責任損害補償基金			①
0	免責金額			
	水先人賠償責任損害補償制度			

水先人賠償責任損害補償制度の基本構想

多重共同リスク分散・転嫁処理型システムとして、水先人法人負担リスクに対応する措置を新たに創設する。

①水先人賠償責任損害補償基金の設立（第1次補償システム）

出資者：全国の水先人会法人（北海道地区水先人会，東北地区水先人会，関東地区水先人会，中部地区水先人会，関西地区水先人会，中国・四国地区水先人会，九州・沖縄地区水先人会），国土交通省，日本海事センター，海技振興センター，日本船主協会，港湾管理者（地方自治体），港湾運営会社，港湾運送事業者，船会社，船舶代理店業者，タグボート会社，荷主（電力・ガス会社，石油会社，メーカー等），造船会社，サルベージ会社，海洋土木会社，船用機器会社，(株)日本海洋科学，日本海事協会，日本財団など。

②元受・共同保険システムによる引受（第2次補償システム）

日本の主要損害保険会社と日本船主責任相互保険組合 (Japan P&I Club) および UK P&I Club をはじめとする海外の主要な P&I Club による共同引受け体制の構築と利用。

③ロイズおよび海外の再保険者システムの利用（第3次補償システム）

ロイズ再保険市場と外国の再保険者による引受け体制の構築と利用。

④国家再保険システムの構築と代替的リスク移転手段（ART）の利用（第4次補償システム）

国家による再保険リスク引受けシステムの構築と共に、ART（Alternative Risk Transfer）の利用によるリスクの処理。

これらに加え、

⑤IMPAの協力体制確保

IMPA（International Maritime Pilot Association）を補償システムの中に組み込み、世界中の水先人組織の水先人による共同負担体制を基盤の一つとして確立する。

以上

今後の検討会スケジュール（案）

次回：第9回（平成29年3月）

1. 水先人の責任の制限（継続審議）
2. 内海水先区対策の検討に係るシミュレーション調査結果（中間報告）
3. 長期的課題の取り扱いについて（審議）

※ 長期的課題

- （1）水先引受主体の法人化
- （2）水先区の見直し
- （3）二級及び三級水先人の業務範囲（対象範囲）の見直し
- （4）水先人による水先類似行為（水先区外における水先同様の行為）のあり方

次々回：第10回（平成29年6月）

1. 内海水先区対策の検討に係るシミュレーション調査結果（報告）
2. 内海水先区対策案の提示（審議）

※ 内海水先区対策については、7月までにとりまとめを行う。

※長期的課題については、その取り扱いに係る審議の進捗を踏まえ、来年度のとりまとめを目指し、スケジュールを定めていくものとする。

以上

諸外国における水先人及び水先法人の責任について

	シンガポール	イギリス	ベルギー	サンフランシスコ	ニューヨーク	オーストラリア	ブラジル
各国の水先人の責任制度	○1000 シンガポールドル (約 7.6 万円) の保証金により免責。	○1000 ポンド (約 13.5 万円) 及び水先料金以上の責任を負わない。	○水先人は、故意、重過失以外は責任を負わない。故意、重過失の場合には最高 50 万ユーロ (約 5000 万円) の支払いが科される。	○故意・重過失以外は免責。第三者からは責任を問われる。	○故意・重過失以外は免責。第三者からは責任を問われる。	○水先人や水先業務提供者は、水先人の行為等により発生した損害に対し、民事責任を負わない。	×特に規定なし
根拠	Maritime and Authority of Singapore Act	Pilotage Act 1987	1967 Wet betreffende het loodsen van zeevaartuigen	州法	州法	The Navigation Act 2012	—
水先引受法人	○ (引受主体は責任を負わない)	○ (個人引受も併存)	○	×	×	○	未調査
保険制度	未調査	保険料 400 ポンド (約 5.4 万円) / 一人当たり年間補償額 100 万ポンド (約 1.35 億円)	保険料 135000 ユーロ (約 1550 万円) / 法人当たり年間補償額 500 万ユーロ (約 5.7 億円)	×	× (個人で保険加入: 補償額約 5000 万円程度)	未調査	未調査

※為替レート (2016年11月14日現在) 1シンガポールドル=76円、1ポンド=135円、1ユーロ=115円。

(出典)・【参考資料2、参考資料3、参考資料4】水先人の人材確保・育成等に関する検討会資料 (第1回、第2回、第6回)

・【参考資料5】東京海上日動火災保険株式会社「水先人の責任 - 各国法制度の紹介 -」 TOKIO MARINE TOPICS No.6 2016年9月
(http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/pdf/tmt_hull_006.pdf, 2016年11月最終閲覧)

【第1回水先人の人材確保・育成等に関する検討会（H27.4.30）資料】

シンガポールにおける水先業務の調査結果

【（一財）海技振興センターによる調査（PSA Marine(PTE)Ltd.からの聴取）】

事項		概要
引受主体		<ul style="list-style-type: none"> ・ 株式会社（国が株を100%保有）1社のみ （PSA Marine(PTE)Ltd.） ・ 株式会社とする理由は、外国企業との契約が簡便なため （国が契約主体の場合、手続きが煩雑） ・ 国から免許を受けた水先人を雇用 ・ 雇用人数は、230名（平均年齢40歳） ・ 水先人に給与（基本給＋出来高）を支給 ・ 当該会社は、養成の実施主体でもある
海難時の責任	根拠	法律（Maritime and Authority of Singapore Act）
	水先人	・ 国に、1,000シンガポールドルの保証金（ボンド）の納付により、これ以上の責任は負わない
	引受主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 引受主体は責任を負わないと認識（水先人は、船主又は船長の被雇用者とみなされるため） ・ また、約款上、水先料金は請求しない
	船主又は船長	損害に対する責任を負う

（参 考）水先人の養成

- ① 7～10ヶ月の修業を経て、「The entry-level Class C License」取得
※ Class 3以上の海技免許（航海）が必要
- ② その後、4年以上のOJTを経て、「the Class A License」取得

【第2回水先人の人材確保・育成等に関する検討会（H27.7.14）資料】
一般財団法人 海技振興センター

欧州水先制度実態調査団帰朝報告（概要）

調査日程 2015年6月28日～7月4日

調査団 羽原 関西大学教授（団長）
メンバー 西本 東京湾水先人会常務理事
佐藤 日本船主協会企画部副部長
山内 海技振興センター常務理事
庄司 海技振興センター技術・研究部長

調査先 英国： Associated British ports Southampton (ABP)
Matt Winter（水先業務支配人）
Captain Martin Phipps（港長）
United Kingdom Maritime Pilots' Association (UKMPA)
Captain Don Cockrill FNI（会長）
Captain Mike Morris（副会長）
Captain Robert Watt（財政担当者）
ベルギー： CVBA BRABO Havenloodsen en Bootlieden（BRABO）
Ronny Detienne（会長）
Sonja Stuer（法律顧問）

調査結果の要旨

今般の調査は、英国、ベルギーの両国においては、法人化された上記組織により水先人を雇用して業務を運営しているとの情報を得たことから、これを踏まえ、「水先人及び水先法人の責任」、「損害賠償保険」、「水先人の養成・確保」の3事項を主眼として、現地法人組織を訪問し、それらの代表者等と直接質疑応答を行うことにより調査を実施した。

その結果、主眼である3事項の要旨は、以下のとおりであった

水先人及び水先法人の責任について

英国、ベルギーとも、法律において、水先人等の責任を制限する規定を明記

英国： 法律・Pilotage Act 1987

水先人は、1000 ポンド（19 万円）及び水先料金以上の責任を負わない。（第 22 条第 1 項）

水先法人は、1000 ポンド×雇用水先人以上の責任を負わない。（第 22 条第 4 項）

*（水先法人の代表者は、上記は第三者にも適用されるとの見解）

ベルギー： 法律・1967 Wet betreffende het loodsen van zeevaartuigen

水先人は、故意、重過失以外は責任を負わない。

（第 3 条の 2 第 1 項）

故意、重過失は、水先人の責任が問われる。

最高 50 万ユーロ（6, 800 万円）の支払いが科せられる。

（第 3 条の 2 第 1 項の 3）

*（水先法人の代表者は、上記は当該法人にも第三者にも適用されるとの見解）

○船主責任制限条約については、両国の水先法人の代表者とも、水先人には非適用であるとの見解

水先業務に係る損害賠償保険について

英国、ベルギーとも、損害賠償請求に備え、損害賠償保険を付保

英国： 保険料 一人当たり年間 400 ポンド、補償額 100 万ポンド
(7.6 万円) (1.9 億円)

ベルギー： 保険料 法人当たり年間 135000 ユーロ、補償額 500 万ユーロ
(1, 836 万円) (6.8 億円)

水先人の養成・確保について

基本的には、英国、ベルギーとも水先人の不足問題は生じていない。

英国： 船長、航海士経験者に実務訓練等を施して水先人を養成

ベルギー： ポートマン（綱取り）として採用した者に実務訓練等を施して水先人を養成

※為替レート(7月13日現在):1ポンド(£)≒190円、1ユーロ(€)≒136円

以上が、調査結果の要旨であるが、以下、上記3法人との主な質疑応答の概要は、別紙1，別紙2，別紙3のとおりである。

ABP Southampton(在サザンプトン)

水先人組織について

Q いつから企業となったのか。

A 1981年から企業となった。その後、1988年に水先人は自営と被雇用者の選択を迫られ、被雇用者となった。

Q 被雇用者となった理由はなにか。

A 被雇用者となれば水先人の生活が安定する、ということが主たる理由である。

企業と水先人との関係について

Q 企業が、水先人の乗船要請を受けるのか。

A そのとおり。代理店を通じて受ける。

Q 水先人を雇用しているということだが、給料はどうなっているのか。

A 基本給+労働量

Q 企業内では、輪番制で水先を行っているのか。

A そのとおり。

Q 水先人が法人に入らないことは可能か。

A 可能である。

水先人の責任について

貴国は法律で、水先人の責任を明確に制限していると理解している。以下、その内容について確認したい。

Q 法律によれば、事故を起こした場合、水先人の責任は1000ポンド以内とあるが、船長・船主に対してのみ責任を負うのか。

A そのとおり。

Q 船長・船主以外の第三者にも1000ポンド以内の責任を負うことでよいのか

A そのとおり。

Q 水先人が故意、重過失でも、1000ポンド以内の責任でよいのか。

A そのように理解している。

Q 水先人を雇用している法人の責任はどうなるのか。例えば、使用者責任を負う、等

A 基本的には法人の責任はないと考えている。

Q 水先人の責任や法人の責任について、水先人と船舶との間での契約では、どのように決めているのか。

A 法律と同様な内容を決めている。

Q 水先人組織の債務に対し、水先人が連帯して債務を負うということはあるのか。

A そのようなことはない。

Q 水先法令以外で責任を制限している法律はあるか。

A ない。

損害賠償保険について

Q 水先人は保険をかけているのか。

A かけている。

Q かけている場合、法人がかけているのか。それとも、個人が任意でかけているのか。

A 法人がかけている。

Q 保険の内容は、どのようなものか。保険料、補償額、等。

A ロンドンで聞いてほしい。

Q 保険以外に、賠償請求に備えて、基金のようなものをつくっているか。

A つくっていない。

Q 損害賠償の事例はあったか。

A ない。

船主責任制限条約 (LLMC) について

Q LLMC の対象に水先人も含まれているのか。

A わからない。

Q 法律で LLMC の適用の有無を規定しているか。

A わからない。

水先人の処分について

Q 水先人の行政処分、刑事処分はあったか。あった場合はその内容はどのようなものか。

A 行政処分あるが、刑事処分はない。

水先人の要件について

Q 水先人の免許の要件には船員経験があるか。

A 船長経験(資格)が必要である。

Q 水先人の免許は港ごとなのか、それとも全国の港をカバーする免許なのか。

A 水先区(港)ごとである。

Q 港ごとの免許の場合、ある港の水先人が別の港の免許を取得するときは、免許を取得する要件を緩和しているのか。

A 緩和してない。

Q 水先人の年齢の上限はあるか。

A 66歳である。

Q 上限の理由はなにか。

A 年金支給時期に対応している。基本的には、英国では政府方針としてあらゆる職業について66歳を退職時期としている。

Q 水先人をどのようにして募集しているか。

A 船長経験者とのつながりがあり、それを通じて選んでいる。

水先人の養成について

Q 水先人の養成の仕組みはどのようなものか。

A 基本的には、全長100mの船舶、140mの船舶というように実務訓練等を行って養成している。

Q 水先人の免許を取得した以降にも、水先人に対し教育や研修を行っているか。

A 行っている場合もある。

Q 水先人に対し、業務範囲の制限をかけることはあるか。

A 場合によっては、業務制限をかけることはある。

水先料金について

Q 水先料金はどのような形で設定しているのか。

A 距離、時間が基本である。

水先人の報酬について

Q 船員等の海上の仕事をしている者と比べて、水先人の報酬額は、どの程度の水準が適当であると考えているか。

A 外航船の船長より少し高い程度である。

水先人の不足の有無について

Q 水先人が不足して困っているということはあるか。

A そのようなことはない。たくさん応募がある。定員2名に対し、27人の応募があった。ただし、水先区によっては困っているところがあると聞いている。

以 上

UKMPA（在ロンドン）

水先人組織について

Q 貴組織は企業なのか、それとも公共団体なのか。

A 公共団体的なものである。

Q 貴組織は英国全体の水先人の中央組織なのか。

A 英国全体の水先人の代表ではない。英国全体の水先人約 700 人のうち約 470 名の水先人の代表組織である。かつ、それらの水先人を守る労働組合的な業務も行っている。

Q 水先人の組織は、企業と公共団体の 2 種類があるとのことだが、それぞれどのようなものか。

A プライベートポート、トラストポート(非商業港)、漁港の 3 種類があり、プライベートは当組織が、トラストポートは国が、漁港は地方自治体が水先を組織化し運営している。

企業と水先人との関係について

Q 被雇用者と個人事業者がいるのか。

A そのとおり。

Q 個人事業者は、貴組織とどのような関係にあるのか。

A 当組織は、個人事業者も被雇用者も代表している。

水先人の責任について

貴国は法律で、水先人の責任を明確に制限していると理解している。以下、その内容について確認したい。

Q 法律によれば、事故を起こした場合、水先人の責任は 1000 ポンド以内とあるが、それは船長・船主に対してのみ負う責任の限度額か。

A そのとおり。1000 ポンドは低いと思うかもしれないが、水先人は水先業務中は実質的には船主に雇われているものと考えられており、船主が責任を負うのが基本である。

Q 船長・船主以外の第三者にも 1000 ポンド以内の責任を負うことでよいのか。

A そのとおり。

Q 水先人が故意、重過失でも、1000 ポンド以内の責任でよいのか。

A 基本的にはそのとおりと考えるが、故意等では刑事罰となる可能性があり、そうなれば話は別である。

Q 水先人を雇用している法人の責任はどうなるのか。例えば、使用者責任を負う、等

A 法人の責任も水先人と同様な形で制限されている。

Q 水先人の責任や法人の責任について、水先人と船舶との間での契約では、どのように決めているのか。

A 約款は、港湾当局と船舶との間で決めており、責任の制限は上記と同様である。

Q 水先人組織の債務に対し、水先人が連帯して債務を負うということはあるのか。

A ない。

Q 水先法令以外で責任を制限している法律はあるか。

A ない。

損害賠償保険について

Q 水先人は保険をかけているのか。かけている場合、法人がかけているのか。それとも、個人がかけているか。

A 当組織が水先人全員にかけている。

Q 保険の内容は、どのようなものか。保険料、補償額、等。

A 保険料は水先人一人当たり年 400 ポンドくらい。なぜなら、当組織の場合、水先人全員が保険料を出すという形になっているからである。補償額は 100 万ポンドくらいである。もし、全員でないとなると一人当たり保険料は 2500 ポンドくらいになると思う。いずれにせよ、水先人はプロだから保険料は安いと考えている。ちなみに、保険会社はロイドである。

Q 保険以外に、賠償請求に備えて、基金のようなものをつくっているか。

A ない。

Q 損害賠償の事例はあったか。あった場合、その内容はどのようなものであったか。

A 1 件程度あったと思うが、責任までは問われなかった。

船主責任制限条約 (LLMC) について

Q LLMC の対象に水先人も含まれているのか。

A 水先人には適用がないと考えている。

水先人の処分について

Q 水先人の行政処分、刑事処分はあったか。あった場合はその内容はどのようなものか。

A 行政処分はいろいろとある。刑事処分はない。昨年、ダグボートで死亡事故があり、刑事処分になりそうだったが、告訴は取り下げられた。

水先人の要件について

Q 水先人の免許の要件はどのようなものか。例えば船長経験が必要等。

A 法律では船長経験を要件としていない。港によっては、船長や航海士の資格と経験を要件としているところもあるが、そうでないところもある。

Q 水先人の免許は港ごとなのか、それとも全国の港をカバーする免許なのか。

A 港ごとの免許である。

Q 港ごとの免許の場合、ある港の水先人が別の港の免許を取得するときは、免許を取得する要件を緩和しているのか。

A 緩和している港もある。

Q 水先人の年齢の上限はあるか。

A 個人事業者には上限はないが身体検査で決まる。被雇用者は年金支給の 66 歳で辞める。

Q 水先人をどのようにして募集しているか。

A それぞれの港で募集している。

水先人の養成について

Q 水先人の養成の仕組みはどのようなものか。

A 基本的には、全長の短い船から長い船へと段階的に実務訓練をして水先人の実務を積み、水先人となる。

Q 水先人の免許を取得した以降にも、水先人に対し教育や研修を行っているか。

A 上級水先人やシニア水先人には訓練をする。

Q 水先人に対し、業務範囲の制限をかけることはあるか。

A 5 年ごとに水先人のチェックをしており、その結果により業務制限もあり得る。

水先料金について

Q 水先料金はどのような形で設定しているのか。

A 船の大きさや距離で料金は決まるが、港ごとに違う。

水先人の報酬について

Q 船員等の海上の仕事をしている者と比べて、水先人の報酬額は、どの程度の水準が適当であると考えているか。

A 船長より少し高めが適当と考える。

水先人の不足の有無について

Q 水先人が不足して困っているということはあるか。

A 今はない。ただし、1980 年以降、船員があまり雇われないという時期があり、その影響がくるかもしれない。とはいえ、英国では 水先人の国籍は不問であり、英国の就労許可があれば水先人になれるので、いざとなれば、ヨーロッパ諸国の人材確保が可能である。

Q 他の港に水先人を派遣しているか。

A 派遣している。そのときはダブルライセンスである。トラスト港の水先人も、小さい港に派遣されていると聞いている。サザンプトンでも北方 250 マイルにある港に派遣している、なお、これらは必要な都度に派遣するという形態である。

Q 方策の一つとして、例えば、人材を確保するためのコストや水先人を育てるためのコス

トを水先料金に転嫁しているか。
A そのようにすべきであるとする。

以 上

BRABO(在アントワープ)

水先人組織について

Q いつから企業となったのか。

A 1931年に設立された。

Q 企業とした理由はなにか。

A 営利会社である。それが理由となる。

Q ベルギーの水先人組織は貴組織だけか。

A アントワープのほか、ブラッセル、ゼーブルジュと三カ所のカバーしている組織で、ベルギーでは唯一である。

Q ベルギーには個人事業者の水先人にはいないのか。

A いない。

Q ベルギーでの水先人の種類はどうなっているのか。

A シーパイロット、リバーパイロット、ドッグパイロット(ハーバーパイロット)があり、シーとリバーが政府で行っており、ドッグが当社で行っている。なお、シーエリアや一部リバーエリアでは、オランダ人パイロットと一緒に業務を行っている。

Q ストライキなどはないのか。

A 政府の方ではあったらしいが、当社ではない。

企業と水先人について

Q 貴社が、水先業務の引き受け主体か。

A そのとおり。

Q 貴社が水先人を雇用しているということだが、給料はどうなっているのか。例えば、基本給+出来高。

A そのとおり。月給制である。

Q 企業内では、輪番制で水先を行っているのか。

A そのとおり。

Q 水先人が法人に入らないことは可能か。

A 個人事業者はいない。

水先人の責任について

貴国は法律で、水先人の責任を明確に制限していると理解している。以下、その内容について確認したい。

Q 法律によれば、水先人は故意、重過失以外には船長・船主に対して責任を負わないとなっているが、その理解でよいか。

A そのとおり。

Q 船長・船主以外の第三者には責任を負わないのか。

A 負わない。

Q 故意、重過失の場合は、船長・船主に対して責任を負うのか。

A 水先人は責任を負う。

Q その場合、船長・船主以外の第三者にも責任を負うのか。

A そのように思う。

Q その場合、水先人を雇用している会社の責任はどうか。例えば、使用者責任を負う、等

A 負わなくても良いと思う。なぜなら、水先人を厳しく管理しているので、そのようなことにはならないと考えている。

Q 水先人の責任や法人の責任について、水先人と船舶との間での契約では、どのように決めているのか。

A 代理店と決めている。

Q 水先人組織の債務に対し、水先人が連帯して債務を負うということはあるのか。

A ない。

Q 水先法令以外で責任を制限している法律はあるか。

A ない。

損害賠償保険について

Q 保険をかけているのか。かけている場合、法人がかけているのか。それとも、個人が任意でかけているのか。

A 当社がかけている。

Q 保険の内容は、どのようなものか。保険料、補償額、等。

A 保険料は年 135000 ユーロ、補償額 500 万ユーロくらいである。

Q 保険以外に、賠償請求に備えて、基金のようなものをつくっているか。

A ない。

Q 損害賠償の事例はあったか。

A ない。

船主責任制限条約 (LLMC) について

Q LLMC の対象に水先人も含まれているのか。

A 適用されない。

Q 法律で LLMC の適用の有無を規定しているか。

A よくわからない。

水先人の処分について

Q 水先人の行政処分、刑事処分はあったか。あった場合はその内容はどのようなものか。

A ない。

水先人の要件について

Q 水先人の免許の要件はどのようなものか。例えば、船員経験の有無。

A 船員経験は必要ない。なお、国籍はベルギーに限られている。

Q 水先人の免許は港ごとなのか、それとも全国の港をカバーする免許なのか。

A 港ごとである。

Q 港ごとの免許の場合、ある港の水先人が別の港の免許を取得するときは、免許を取得する要件を緩和しているのか。

A ない。

Q 水先人の年齢の上限はあるか。その理由はなにか。

A つい最近 65 歳から 67 歳になった。年金支給開始時期に対応したものである。

Q 水先人をどのようにして募集しているか。

A 一般のハイスクールから離着岸の綱取り（ボートマン）を募集し、社内養成をしている。

水先人の養成について

Q 水先人の養成の仕組みはどのようなものか。

A 一般のハイスクールからボートマン（離着岸の綱取り）として採用し、13年間で少なくとも350隻の実務訓練等を施し、試験をして水先人となるという方式で養成している。以前はこれが20年間であったものを短くした。ただし、水先人の欠員がなければ水先人にはしない。現在は2名が待っている状況である。なお、船長＝優秀なパイロットではないので、水先人に船長経験等は不要と思う。ちなみに、このような方式の養成はアメリカでも実施している。

Q 水先人の免許を取得した以降にも、水先人に対し教育や研修を行っているか。

A 行っている場合もある。

Q 水先人に対し、業務範囲の制限をかけることはあるか。

A そういう場合もあると思う。

水先人の不足の有無について

Q 水先人が不足して困っているということはあるか。

A そのようなことはない。

以 上

【第6回水先人の人材確保・育成等に関する検討会（H28.6.23）資料】

米国水先人制度実態調査概要報告

調査日程	2016年3月7日～3月12日
調査メンバー	羽原 敬二 関西大学教授（団長） 金田 龍二 伊勢三河湾水先人会理事 佐藤 晃 日本船主協会企画部副部長 庄司 新太郎 海技振興センター技術・研究部長
調査先	Sandy Hook Pilots Association（ニューヨーク） Captain Richard J. Schoenlank（会長） Captain John J. Decruz（水先人） Jack Olthuis（法律担当） San Francisco Bar Pilots（サンフランシスコ） Raymndo M. Peatzold（事務総長） Captain Richard A. Hurt（水先人）

調査結果の要旨

今回の調査は、これまでのシンガポール（アジア地区）、英国、ベルギー（欧州地区）の調査に引き続き、米国地区のニューヨーク、サンフランシスコの水先人組織を訪問し、組織の運営等をはじめとして、「水先人及び水先人組織の責任」、「損害賠償保険の付保の有無」、「水先人の確保」を中心に質疑応答を行うことにより調査を実施した。

その結果要旨は、次表のとおりである。

ニューヨーク	サンフランシスコ
船長、船主に対する水先人の責任	
故意・重過失以外は、責任なし (州法により規定)	故意・重過失以外は、責任なし (州法により規定)
水先人組織の責任	
責任なし (最高裁の判例がある)	責任なし (州法により規定)
責任の制限(責任限度の設定)	
制限なし	制限なし
損害賠償保険	
水先人個人が付保 補償額:約 5000 万円	水先人組織も水先人個人も 付保していない
水先人の養成・確保	
特段の問題なし	船員の減少のため、幅広く人材を 求めている

(表の補足)

- ・米国は、連邦制であるため、州ごとに水先人に関する規則を定めており、州によって内容が違うこともあること。
- ・水先人組織は企業ではないが、水先人組織が水先料金を集め、各種費用に当てた残額を水先人に分配しているという形態であること。
- ・州法により、水先料金が定められているほか、水先人のローテーションも定められており、これにより、競争原理が働くことはないと言水先人は認識していること。
- ・州法により、水先人は船長、船主に対し、故意や重過失以外は責任はないと定められていること。
ただし、第三者からは訴えられる可能性はあること。
サンフランシスコの水先人は、サンフランシスコ湾での船舶の橋梁衝突事故に関して、「船主から、水先人の責任が追及されたが、結局、責任は問われなかった。これは州法の規定が適用された明確な事例である」旨を強調していたこと。
- ・水先人組織の責任も、州法や最高裁の判例により問われないことになっていること。
- ・ニューヨーク、サンフランシスコとも責任の制限(責任限度の設定)はないが、責任の制限がある州(デラウェア州等)もあるとのこと。
- ・損害賠償保険については、ニューヨークは個々の水先人にかけているが、サンフランシスコは個人でも、組織でもかけていないこと。
- ・ニューヨークでは、船員でなくても水先人となれるが、サンフランシスコでは、船員でなければ水先人になれないこと。
- ・ニューヨークでは、水先人の認知度やステータスは高く、水先人の確保に困っているという状況はないが、サンフランシスコでは、外航船の船長が減少しているため、幅広く人材を求めるといった状況になっていること。

以上が、調査結果の要旨であるが、具体的な概要は次のとおりであった。

ニューヨーク

サンフランシスコ

組織	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業ではない。 ● 水先人は、現在 73 名。 ● 協会が水先料収入をすべて集める。年間収入は約 40 億円。 ● 収入のうち、教育訓練費用に使い、残りを水先人に分配する（水先人のグレードに応じて差をつけるが、基本的には平等）。なお、州の委員会にほんの少し上納する。 ● 水先については、ニューヨーク州とニュージャージー州の両方が適用される。なお、水先料金も州法で決められている。 ● 水先の要請は団体が受ける。水先人のローテーションも州法で決められている。これにより、競争がなくなり、公正な水先業務が確保されていると認識している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業ではない。なおタグボートの所有等をする等の会社を別につくっている。 ● 水先人は、現在 60 名。水先人を会員（パートナー）とした組織である。 ● 水先料の収入（年／約 4000 万ドル）は団体に入る。 ● そのうち各種必要経費（約 1100 万ドル）を除いた額を水先人に公平に分配している（仕事量で多少の差をつけている）。 ● ニューヨークと同じようなものだが、教育訓練費用は出していない。この点がニューヨークと異なる。 ● 本団体はベイエリアだけ。カリフォルニアには、他に、ロサンゼルス職員の職員である水先人と、ロングビーチでは、あるファミリー（営利団体）と契約している水先人がいる。 ● 水先料金は州法で決められている。 ● 水先の要請は団体が受ける。水先人のローテーションも、州法で「委員会業務報告」という形で決められている。

<p>水先人の要件、育成等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 個人事業者である。 ● 州からライセンスをもらう。 ● 基本的には、我々の組織に入っていなくてもできるだろうが、実際には無理である。 ● 船員でなくてもなれる。一般大学出身の者がいたが、途中で止めた。実際は、船員あるいは海事大学等の出身者が水先人となっている。 ● 18才～27才の者が志望できる。 ● 2年ごとに募集する。70人～90人くらいの志望者がいる。そのうち、実際に水先人に入れるのは2人～5人くらい。 ● 水先人に入れた者を5年間（船員でない者は7年間）教育訓練する。1000隻くらい乗せる。 ● 退職年令は70才。実際には年金の関係で65才くらいで退職する。 ● 水先人は、現在、全米で約1,300人ほどいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 個人事業者である。 ● 州委員会からライセンスをもらう。 ● 基本的には、我々の組織に入っていなくても水先はできる。しかし、法では「パイロットボートを所有して、きちんと水先業務を行える者」というように決めているので、我々の組織に入っていなければ無理である。 ● 水先人の要件は、コーストガードの1500トン以上の船長、タグボートの船長2年、外航船の船長1年、となっている。要するに船員でなければなれない（この点はニューヨークと違う）。 ● 年令制限はない。 ● 2014年の例で言うと、志望者は54名、選別して16名を合格させたが、最終的には8名を教育訓練中である。 ● 教育訓練の期間は、志望者の経歴によって1年から3年くらいとなる。平均18か月くらいである。 ● 教育訓練の費用は州が負担する（水先料金に10ドル追加して船に請求し、この分を州に納めている、これが州による教育訓練費となる）。 ● 退職年令はない。実際には、年金支給の関係で、平均64才くらいで退職する。
-------------------	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では州の水先人と連邦政府の水先人の2種類がある。(州の水先人が、いわゆる日本の水先人に該当するものと思われる。) 	
水先人・水先組織の責任	<ul style="list-style-type: none"> ● 州法により、船長、船主に対しては、故意、重過失以外は責任はないと決められている。 ● 第三者から訴えられることはあり得る。 ● 我々の組織の責任はない。1890年代の最高裁の判例で確定している。 ● 責任限度の設定という形での責任の制限はない。 ● デラウェア州等では、そのような責任の制限があると聞いている。 ● 責任の制限を州で決めてもらうならば、大変ありがたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1981年の法により、船長・船主に対しては、故意、重過失以外は責任はないと決められている。(先般のサンフランシスコ湾で船舶の橋梁衝突事故があり、船主が水先人を訴えたが結局責任が問われなかった。これが、この法の適用がなされた初めての事例と考えている)。 ● 第三者から訴えられることはあり得る。 ● 我々の組織も、州法により責任を負わないと定められている。 ● 責任限度の設定という形での責任の制限はない。
損害賠償保険	<ul style="list-style-type: none"> ● 各水先人がかけている(補償額5000万円くらいまでか)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 賠償額を支払うための保険は、個人でも、組織でもかけていない。 ● ただし、弁護士を雇うための保険はかけている。
船主責任制限条約	<ul style="list-style-type: none"> ● この条約が、水先人に適用されているかどうか、わからない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● この条約が、水先人に適用されているかどうか、わからない。 ● もしかしたら、連邦の海事法で規定されているのではないかと思うが、実際のところは不明である。

水先人の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 問題はない。ニューヨークやその近隣の人々は、水先人をよく知っており、親しまれている。また、水先人のステータスも高いので、応募者が多数あり、人材不足に困ることはない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国船の船長が減ってきたため、問題が起きている。このため、これまで以上に幅広い人材から水先人にしようという考え方になっている。 ● 女性が1人いたが、昨年辞めた。
サンフランシスコ湾における船舶の橋梁衝突事故関係		<ul style="list-style-type: none"> ● 当該水先人はライセンスを取り上げられ、退職を余儀なくされた。 ● 船主から民事訴訟がなされたが、当該水先人としての責任については、1891年の法により免れることができた。まさしく、この法の適用に係る初めての実例（判例）となったものと考えている。 ● だが、当該水先人には、身体検査関係（薬の使用）で問題があったので、司法取引により海洋生物法により刑事罰に科せられた。

以上



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、各港湾内の安全運航に関する権限を有し、Pilotage Act 1987 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、水先業務の窓口には過ぎず、水先人を実質的に指揮・監督しているわけでは無いとして、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ない、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/刑事の責任は負うものの、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に従事させること
- (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」

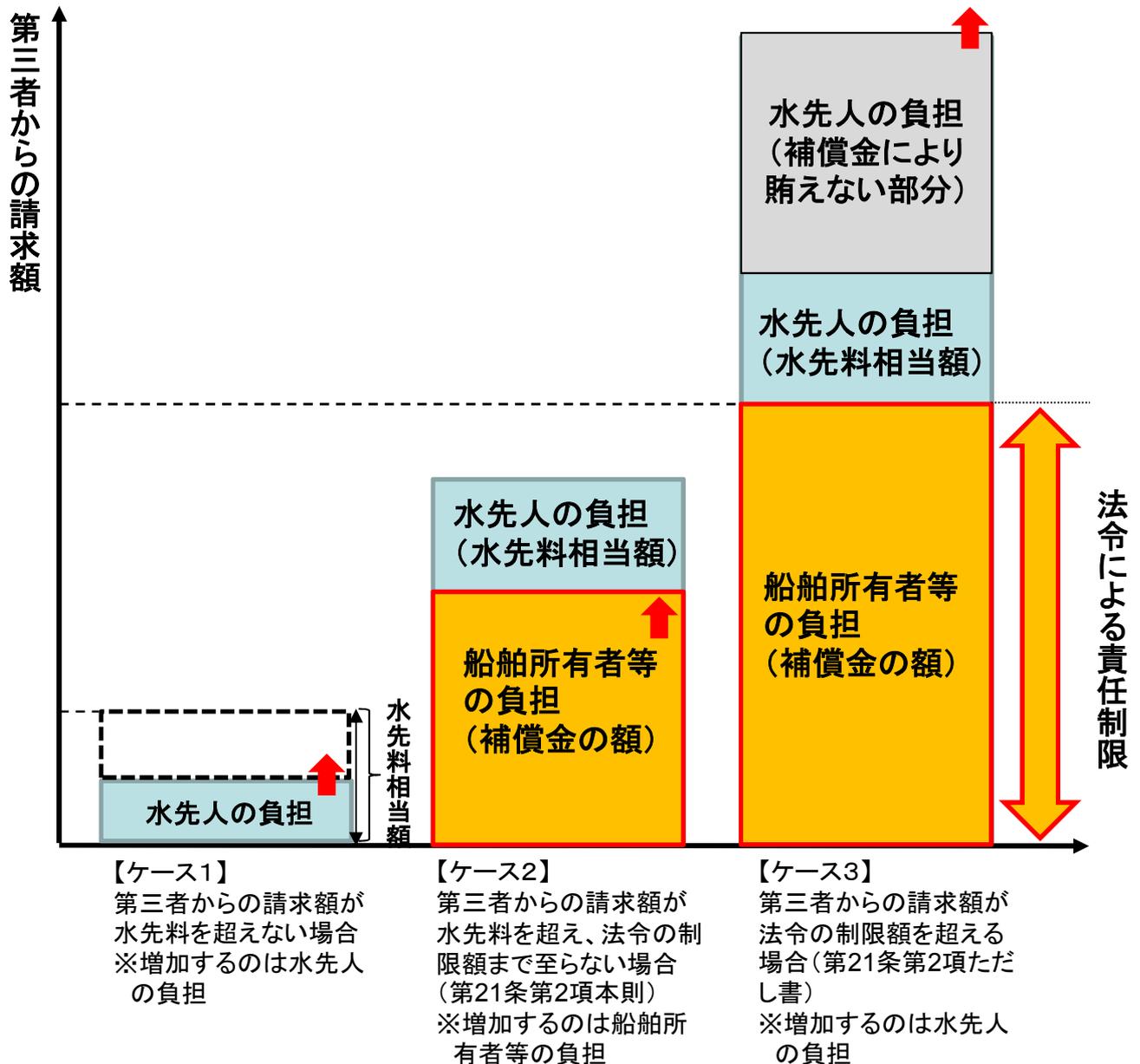
水先人乗船中の岸壁シフトや航海計画策定などの具体的な場面を想定した上での Bridge Team Management の実行訓練の実施が推奨されます。

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

水先人の業務上の軽過失に基づく責任について、第三者が水先人に対して損害賠償請求した場合の水先人の支払額(イメージ)



○標準水先約款(平成20年4月1日)(抄)

(免責)

第21条 (略)

- 船長又は船舶所有者は、水先人の業務上の過失に基づく責任について、第三者が直接水先人に対して提起した訴訟その他の請求の結果生じた水先人の第三者に対する債務のうち、当該船舶に関して水先人に支払われ、又は支払われるべき水先料の全額を超える部分については、水先人にこれを補償する。ただし、船長又は船舶所有者は、自ら第三者に賠償をしなければならない場合において、法令により船舶所有者の第三者に対する賠償責任を制限することができる場合には、この補償金の額をその制限の範囲内(船長又は船舶所有者が直接第三者に賠償として支払った金額がある場合は、これを控除した額の範囲内)に制限することができる。
- 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。