

第8回水先人の人材確保・育成等に関する検討会（議事概要）

日 時：平成28年12月2日（金）10:30～12:00

場 所：海事センタービル 8階 801・802 会議室

出席者：赤峯委員、池谷委員、今津委員、大泉委員、大久保委員、太田委員、
落合委員（座長）、小野委員、門野委員、小島委員、竹口委員、西本委員、
根本委員[加藤委員代理]、羽原委員、福永委員、前田委員、松浦委員、山崎委員
【国土交通省】
羽尾海事局長、七尾審議官、橋本海技・振興課長、大橋次席海技試験官、
長瀬海技・振興課企画調整官、前田海技・振興課水先業務調整官、
笠尾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】
伊藤理事長、野中常務理事、古田常務理事、庄司技術・研究部長

1. 議事

- （1）水先人の責任の制限（審議）
- （2）その他

2. 議事概要

- （1）水先人の責任の制限（審議）

事務局から水先人の責任の制限（資料2及び資料3）、羽原委員から被害者保護に資する水先人賠償責任損害補償制度の構築（資料4）について説明の後、質疑応答及び審議を行った結果、次回に継続審議とすることで了承が得られた。

主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 大阪高等裁判所判決（本年10月）でも、高い公共性を有する水先人を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が高いと判示された。連合会から、水先約款に規定する「重大な過失」の定義を明らかにするよう要望してはいるが、諸外国の例も参考に、立法措置してもらうことが最優先事項であることに従来から変わりはない。
- 重過失については、資料3のような法律問題があり、事案毎の個別の事実関係の影響も大きいので定式化することは、法律学上難問である。水先人の保護に資するよう定義の明確化に臨むとしても、実務上効果を期待できないように感じる。

- 水先約款には、船主が、第三者に対する水先人の債務のうち水先料額を超える部分を水先人に補償する旨の規定があるが、船主に資力がない等の事情により、水先人が当該補償を得られない場合も考えられる。約款の規定が第三者との関係で必ず実効性を有するものではない。
- 邦船社としても、水先人の第三者（被害者）に対する責任をどう処理するかが議事の最大のポイントであり、水先人の船主に対する責任という当事者間の問題は、第三者との関係ほど処理が難しい問題ではないように感じる。
- 水先人の責任を免除又は制限できるよう水先約款を改正し、当該改正に当たり荷主の合意を仮に得ることができたとしても、約款の効力は契約当事者にしか及ばない。荷主等の第三者も拘束するには立法措置が不可欠。
- 水先人に過失があれば、強制水先区の別にかかわらず、不法行為による損害賠償責任が生じる。日本でも、船主責任制限法に規定する「被用者等」の解釈により、水先人の責任制限に関する制度があるといえるが、船主の責任制限と同一のため、非常に巨額の賠償責任が残り、事実上破産に至るしかない。難しい課題ではあるが、諸外国のように、故意又は重過失のみ責任を負い、かつ、船主よりも低い額まで責任を制限するなど、水先人を対象とした特別な立法措置が最も効果的である。
- 世界には様々なPI保険があるので、保険に加入している船主だからといって、水先人が補償を必ず得られるとも限らない。外国の裁判所で外国の弁護士を立てて争わないと外国船主から補償を得られないことも考えられる。立法措置を検討するに当たり、実態上、保険が真に機能し、その存在を十分勘案できるのか整理する必要がある。
- 損害賠償請求訴訟の当事者（被告）適格を船主に限定する案については、特に外国船主との関係で、被害者保護をどう図るのか難しい問題がある。
- ご意見を踏まえ、他の長期的課題との関係も念頭に置きながら今後整理したい。特定の職業について公益性を認めて立法措置を講じるには、例えば、関係省庁含め社会一般の理解を得ることが必要になる。また、船主責任制限法の規定について、国民の財産権の侵害に当たらない旨の最高裁判例があるものの、特別法を運用する立場にある司法の理解を得ることも広義では必要となる。

（２）その他

事務局から今後の検討会スケジュール案（資料５）について説明を行った。
委員からの質疑応答及び意見は無かった。

次回の検討会は、今後、事務局より日程調整を行う。

以上