



国内外での議論の動向を踏まえた MASSに関する民事責任の考え方

慶應義塾大学法学部

南 健悟

2024年7月10日 第10回JMC海事振興セミナー

概要

- 船舶衝突事故と現在の衝突責任ルール
- 自動運航船の登場と衝突責任ルールへの影響
- 万国海法会(CMI)における議論の状況
- 自動運航船の登場により船舶衝突の民事責任の原則は変わるのか？

船舶衝突事故と現在の衝突責任ルール

- 日本法適用の場合、船舶が他の船舶と衝突事故を起こした場合の責任
設例)

A船が乗組員の見張り不十分により、B船と衝突事故を起こし、B船の船体に損害を生じさせた。このとき、B船の船舶所有者(船主)は、A船の船舶所有者(船主)に対して、船体に生じた損害等につき賠償を求めることができるか？

船舶衝突事故と現在の衝突責任ルール

1. 損害賠償責任発生の根拠となる規定

商法690条

「船舶所有者は、船長その他の船員がその職務を行うについて故意又は過失によって他人に加えた損害を賠償する責任を負う。」

- 船長等の乗組員の「故意・過失」によって他人に損害を与えた場合には、その船長等を雇い入れている船舶所有者が賠償責任を負う
- 船長等の乗組員の「故意・過失」を前提とした代位責任ルール

船舶衝突事故と現在の衝突責任ルール

2. 衝突船舶の船主間の責任分担

商法788条

「船舶と他の船舶との衝突（次条において「船舶の衝突」という。）に係る事故が生じた場合において、衝突したいずれの船舶についてもその船舶所有者又は船員に過失があったときは、裁判所は、これらの過失の軽重を考慮して、各船舶所有者について、その衝突による損害賠償の責任及びその額を定める。この場合において、過失の軽重を定めることができないときは、損害賠償の責任及びその額は、各船舶所有者が等しい割合で負担する。」

- 両船舶に過失があれば、その過失割合で賠償額を分担
- 両船舶の過失割合が不明の場合には、両船舶で等分で賠償額を分担

船舶衝突事故と現在の衝突責任ルール

- 諸外国における衝突責任ルール

- 基本的には、日本法と同じ責任ルール（船長等の乗組員の「故意・過失」を前提とした代位責任ルールが採用）
- 責任分担の原則も基本的に同様

船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約4条1項（大正3年）

「共ニ過失アリタル場合ニ於ケル各船舶ノ責任ノ割合ハ其ノ各自ノ過失ノ軽重ニ依ル若シ情況ニ依リ其ノ割合ヲ定ムルコト能ハサルトキ又ハ過失力同等ナリト認ムヘキトキハ責任ハ平等トス」

船舶衝突事故と現在の衝突責任ルール

- 現行法の基本

- 船長等の乗組員が船舶に乗り組んで操船することが前提
- 当該乗組員の「故意・過失」によって衝突事故が発生する場合の責任ルール
- 船長等の乗組員を雇い入れている船舶所有者(船主)は自らに「故意・過失」がなくとも、乗組員の「故意・過失」があれば、代位して損害賠償責任を負う
(過失責任を前提とした代位責任ルール)
- 船舶衝突事故が両船舶の乗組員の過失により生じた場合はその過失割合に応じてお互いが責任を負う賠償金額が計算

自動運航船の登場と衝突責任ルール

（設例—完全自律船舶の事例）

航海士が乗船していない完全自律操縦機能を搭載していたA船と通常の有人船舶B船が衝突した。A船では、自律操縦機能をオンにして航行していたが、衝突回避機能が作動せずに、B船と衝突したものである。そして、A船は避航船、B船が保持船という位置関係にあった。このとき、A船の船舶所有者（船主）は、この衝突事故につき損害賠償責任を負うか？

自動運航船の登場と衝突責任ルール

- 現行法の衝突責任ルール
 - 乗組員(人)の「故意・過失」が前提
- 自律操縦システムが適切に機能しなかった場合の衝突責任
 - 現行法を前提とすると、人の「行為」「故意・過失」が措定されないため、船舶所有者(船主)は衝突事故によって生じた損害について賠償責任を負わない可能性

自動運航船の登場と衝突責任ルール

- 遠隔操縦型船舶の自動運航船の場合
 - 遠隔操船者という「人」の行為が介在するため、遠隔操船者の「故意・過失」に基づき船舶所有者（船主）の代位責任が認められる可能性が高い現行法の衝突責任ルールで対応可能と考えられる（適用条文の解釈で対応可能）

自動運航船の登場と衝突責任ルール

- 乗組員・遠隔操船者もいる半自律操縦船の場合

- 2つの政策的考え方

- ①平時は自律操縦機能に依拠し得るし、かつ「人」による見張りもしなくともよいが、自律操縦機能から警告があった場合に、適切に対応すればよいという考え方
- ②原則として自律操縦機能に依拠し得るが、「人」による見張りは継続すべきであり、たとえ自律操縦機能から警告がなくとも、適切に対応すべきという考え方

自動運航船の登場と衝突責任ルール

①の考え方に従うと、、、

- ・警告が発報した場合

→適切に「人」が対応したか否かなどを判断し、「人」の「故意・過失」を措定することが可能（現行法でも船舶所有者の責任が認められる可能性）

- ・警告が発報しなかった場合

→自律操縦機能に依拠し得る以上、完全自律操縦船の場合と同じように考えられる（「人」の「故意・過失」を措定し得ないため、船舶所有者の責任は否定される可能性もあり得る）

自動運航船の登場と衝突責任ルール

②の考え方に従うと、、、

- ・警告の発報の如何を問わず、乗組員・遠隔操船者(「人」)は常時適切な見張りをしなければならない以上、衝突直前には適切な対応(操船行為)をとるべきであったのに、そうしなかったという点に「過失」を認めることが可能
- 現行法でも船舶所有者の責任が認められる可能性が高い

自動運航船の登場と衝突責任ルール

- 問題点

- 完全自律操縦船の場合や、半自律操縦船で①の考え方を採用した場合には、乗組員・遠隔操船者といった「人」の「故意・過失」ある「行為」を措定することができないため、船舶所有者は、衝突事故が生じても、損害賠償責任を負わない場合も想定される
- 現行法の衝突責任ルールを変更すべきか？
- 過失が認められなくとも、ほぼ自動的に自動運航船主に責任を負わせる**厳格責任ルール**の導入の可否が問題となる

万国海法会(CMI)における議論状況

- 万国海法会(CMI)とは？

- 1897年にベルギーのアントワープに設立された海事法学者・弁護士・実務家により構成される海事法の国際的統一等を目指す組織
- 日本も1901年に日本海法会を設立し、万国海法会に加入(出席自体は1899年第3回ロンドン会議から)
- 古くは国際条約案を策定し、外交会議においてそれを条約として採択され、現在では、国際機関のオブザーバーとして条約策定に参画している
- 船舶衝突統一条約はCMIが案を策定したものの一つ

万国海法会(CMI)における議論状況

- 自動運航船国際作業部会の取り組み
 - CMIは自動運航船について国際作業部会を設置して、自動運航船の登場によって生じる法的諸問題について、各国海法会に対して質問状の送付を行ったり、作業部会メンバーで検討して、IMO等にオブザーバーとして参加して意見を述べたりしている
 - 自動運航船国際作業部会 (International Working Group for MASS)
 - 部会長: Tom Birch Reynardson 英国弁護士 (Birch Reynardson & Co.)

万国海法会(CMI)における議論状況

- 検討作業(衝突責任ルールとの関係)
 - 自動運航船の航行と国際海上衝突予防規則(COIREGS)との関係
 - 「船員の常務」との関係
 - COIREGSからの逸脱と自律操縦機能
 - 自動運航船と衝突責任ルール
 - 現行法の維持(過失責任) or 厳格責任の導入 or 過失推定責任の導入か？
 - 自律操縦機能に関わるソフトウェア等の製造業者や造船会社等の責任との関係

万国海法会(CMI)における議論状況

- CMIロンドン会議でのシンポジウム(2018年)
 - 自動運航船につき過失責任主義を維持することの当否について検討
 - 代位責任を負う主体の範囲の拡張、厳格責任の導入と課題について報告
 - サイバー攻撃を受けた場合の責任についても検討することの必要性の指摘
 - 自律操縦システムなどの製造者に対する製造物責任との関係も問題となる旨の指摘(センサシステム、ソフトウェア、通信との関係も指摘)

万国海法会(CMI)における議論状況

- CMIモンリオールコロキウムにおける国際作業部会(2023年)
 - フランスでの立法の紹介
 - 自動運航船: 船員が乗っているか否かにかかわらず、遠隔操作又は独自の操作システムによって運航される船舶(フランス運送法L5000-2-1)
 - 自動運航船の船長: 自動運航船の指揮を執る者(フランス運送法L5000-2-1)
→公法上の職務権限はない(フランス運送法L5521-6)
 - 衝突責任ルールについての改正はない
 - 厳格責任の導入の可否
 - 既にCLC条約などではタンカー船主につき厳格責任が課せられていることの指摘

万国海法会(CMI)における議論状況

- CMIモンリオールコロキウムにおけるセッション(2023年)
 - 自律操縦システムがAIによって運用されているような場合、AIの開発者を船舶所有者の被用者(乗組員等)と同列に扱うことができるか？
→できないと考えられる
 - 厳格責任の導入の可否
→既にCLC条約等で導入されていること、またAIの開発者等については責任制限を享受し得ないが、船舶所有者は責任制限を享受し得る

万国海法会(CMI)における議論状況

- 国際作業部会等での検討

- 現行法を維持して過失責任とした場合に、船舶所有者の責任が問われない状況が考えられ得ることから、自動運航船の船舶所有者に厳格責任を認める可能性の検討
- 厳格責任とした場合のメリットとして、被害船主は加害船主（自動運航船主）に対して、過失を証明することなく、責任制限の範囲内で賠償を得ることができ、かつ、もし自動運航船主自身に過失はなく、自律操縦システムの欠陥等に起因して事故が生じた場合には、制限された賠償金額の範囲内でAI開発者等に対して責任追及し得る可能性
- 実質的にAI開発者等もまた責任制限を享受し得ることになるか？

万国海法会(CMI)における議論状況

- 過失推定責任の可能性
 - 厳格責任の導入は、現在の法制度の大幅な変更が伴うため、他の方策として、過失推定責任の導入の可能性も検討
 - **過失推定責任**: 自動運航船主に過失がないことの証明責任を負わせる考え方
 - 過失推定責任を導入することで、被害船主の保護も図られつつ、無過失の自動運航船主には責任を負わせないようにするための方策
 - もっとも、過失がないことの証明(無過失の証明)の困難性をどのように克服するか？

万国海法会(CMI)における議論状況

- 万国海法会(CMI)における議論のまとめ
 - 現時点では、どの見解が望ましいかについてCMIとして決定していない
 - 議論の争点は、衝突責任ルールについて、自動運航船の登場に併せて厳格責任制度の導入をするべきか否か、過失推定責任を導入すべきか否か？
 - 自律操縦システムの開発者等・造船会社等についても責任制限制度の対象とすべきか？（製造物責任との関係）

自動運航船の登場により船舶衝突の民事責任の原則は変わるのか？

• 論点

- 半自律操縦船で自律操縦機能に依拠し得る考え方を採用する場合と完全自律操縦船の場合、現行法を維持することが困難になる可能性があることから、厳格責任ルールを導入することの可否
- システム開発者等に対する船主責任制限条約の拡張の可否
- 自動運航船の船長が複数の船舶を担当する場合の責任関係

自動運航船の登場により船舶衝突の民事責任の原則は変わるのか？

- 厳格責任ルールの導入を検討するに当たって必要な視点
 - ⇒ 自動運航船について、完全自律操縦船や半自律操縦船において「人」による見張り義務等を免除するタイプを想定するか否か
 - ⇒ 技術的進展をどこまで予測するのかに依存
 - ⇒ 自律操縦システムをあくまで補助機能とみるか？

自動運航船の登場により船舶衝突の民事責任の原則は変わるのか？

- 諸外国における議論の方向性
 - 完全自律操縦船や半自律操縦船で人がシステムに完全に依拠し得るものを前提とした議論
 - 法律家が現実想定する自動運航船の在り方と技術者が現実想定する自動運航船の在り方に乖離はないか、すり合わせが重要

最後に

- 2025年5月万国海法会(CMI)東京会議が開催予定
 - 1969年開催以降、56年ぶりの東京会議が開催され、世界中から、海事法研究者、海事弁護士、海事に関わる実務家などが集結
 - 海事に関するより望ましい法制度・条約について検討される貴重な機会が東京で開催予定

参考文献

- CMIにおける自動運航船の議論状況を紹介する文献
 - 南健悟「無人船・自律船舶に係る法的問題」海法会誌復刊60号115頁(2017年)
 - 飯田秀総＝後藤元「無人船・自律航行船をめぐる法的問題点の検討」海法会誌復刊62号31頁(2019年)
 - 南健悟「自律航行船に関する法的問題・サイバー犯罪と海上保険との関係」海法会誌復刊63号44頁(2020年)
 - 南健悟「自動運航船(MASS)」海法会誌復刊66号11頁(2023年)
 - 飯田秀総＝南健悟「自動運航船」海法会誌復刊67号28頁(2024年)
- 自動運航船の衝突責任に関する文献
 - 笠原亮一「自動運航船と船舶衝突における民事責任」海事法研究会誌250号2頁(2021年)
 - 南健悟「自動運航船と衝突責任」海法会誌復刊64号85頁(2021年)
 - 藤田友敬＝後藤元＝南健悟＝笹岡愛美＝増田史子「自動運航船をめぐる法的諸問題—民事責任を中心に」海法会誌復刊65号117頁(2022年)
 - 南健悟「自動運航船の登場により船舶衝突の民事責任の原則は変わるのか？」日本航海学会誌NAVIGATION220号16頁(2022年)
 - 笠原亮一「自動運航船—自動運航船と民事責任」法律時報94巻12号47頁(2022年)



ご清聴ありがとうございました

慶應義塾大学法学部 南 健悟

minami.kengo@keio.jp

