

7. その他

- 1)「交通のなぜなに－なぜ座礁事故では船主がその責任を負うのでしょうか？便宜置籍船とはどのようなものなのでしょうか？－」

(『運輸と経済』2021 年 7 月)

主任研究員 中村秀之

交通のなぜなに
ーなぜ座礁事故では船主がその責任を負うのでしょうか？
便宜置籍船とはどのようなものなのでしょうか？ー

主任研究員 中村 秀之

3月23日にエジプト東部のスエズ運河で大型コンテナ船が座礁しました。この座礁事故により、世界的に知られた国際海上輸送のチョークポイントの一つであるスエズ運河が6日間にわたりふさがれ、400隻以上と言われる船舶が足止めされたことから、世界の注目が集まりました。くわえて、この大型コンテナ船の船主（船舶所有者）が日本の会社であったことから、国内ではこの事故がお昼の情報番組にまで取り上げられるほど話題となりました。報道では、船主の賠償責任が莫大なものになるのではないかと言われ、実際、スエズ運河庁は約1,000億円の賠償を請求していると言われています（その後、660億円に引き下げたと報道されています）。

そこで、今回は、なぜ船主が責任を負うとされるのかを中心に一般論を説明したいと思います。なお、個別の事故による損害を誰がいくら賠償するかという問題は、各国の裁判所の事実認定によるところが大きい上、どの国の裁判所で訴訟が行われ、どの国の法律が適用されるかによっても変わってくることから、以下ではあくまで一般論を、細部は捨象して説明したいと思います（紙幅の都合上、運送人と荷主の関係については基本的に対象としません）。

ちなみに、このような事故が起きた場合、これも一般論ですが、被告の住所地又は事故被害が発生した地で民事裁判の管轄が認められ、適用される法律は損害が発生した地の法律が適用されると考えられます。この考えに従えば、スエズ運河座礁事故の責任についてはエジプトの裁判所でエジプト法が適用されて判断されることになるでしょう。

1. 国際海上輸送に用いられる船舶の関係者

海上輸送には当然ながら船舶が必要になりますが、この船舶の運航には様々な人、会社、国が関わります。

テレビや新聞の報道では、旗国（船籍国）はパナマ、船主は日本の会社、定期用船者は台湾の会社、船舶管理会社がドイツの会社、船長、船員はインド人であると報じつつ、結局、日本の会社が責任を負うと説明されていたと思います。

2. 旗国(船籍国)

まず、必要となる船舶ですが、船舶は数十億円、場合によっては100億円以上もする資産であり、法律に従って登記をし、国籍をとるために登録をします。船舶はその

取得した国籍国の旗を掲げて航行する必要がありますが、その国籍国のことを旗国と言います。国際法上、船舶は一国の旗を掲げて航海しなければならない、船舶が公海を航行する場合には専ら旗国の管轄権に服します（旗国主義）。また、船舶のハード面での規制や船員の配乗要件（どのような資格を持った船員が何人乗っていないかなど）などは旗国の法律が適用されます。

スエズ運河座礁事故の場合、船主が日本の会社であることから、船舶も日本国籍で、旗国は日本ではないかと思う人がいるかもしれませんが、しかし、第二次世界大戦後、便宜置籍船の利用が始まり、日本でも 1985 年のプラザ合意以降の円高により、便宜置籍船の利用が顕著になりました。便宜置籍船とは、外国に所在する個人又は法人が船舶の経費節減を目的として便宜置籍国又はオープン・レジストリー国と呼ばれる国（パナマ、リベリア、マーシャル諸島など）に登録し、その国籍を取得した船舶を言います。

なお、便宜置籍国の規制が先進国の規制と比較して緩いとの認識から、便宜置籍が事故の元凶であるかのように批判されることもあります。現在では、ハード面の規制は国際海事機関（IMO）において国際基準が作られ、国際基準が順守されているかどうかは寄港国でもチェックされる体制が構築されており、便宜置籍船だからといって質が悪く、事故を頻繁に起こすとは限りません。パナマやリベリア、マーシャル諸島といったよく知られた船籍国は、先進国と同様、国際的によく知られた船級協会に船舶検査を委託するなどして、船舶の質を確保しています。事故が起きると便宜置籍国と言われる国に登録された船であることが多いのは、単純に国際海上輸送に用いられる大型船舶のほとんどが、そのような国に登録されているという現状があるからだと思われます。国連貿易開発会議（UNCTAD）によれば、重量トンベースで、パナマ、リベリア、マーシャル諸島、香港、シンガポール、マルタ、バハマを旗国とする船舶で世界の船腹量の約 7 割を占めています（Review of Maritime Transport 2020）。

それでは、事故が起きて、スエズ運河など他国の設備に損害が生じた場合、旗国は賠償責任を負うのでしょうか。旗国は船舶のハード面を規制する法律を作り、（実際の検査は船級協会であるにしても）その法律を守らせるべく船舶を検査しているにすぎず、船舶の運航に責任を有しているわけではありません。A 国で製造された自動車などの製造物が B 国で壊れて損害を発生させたとしても、A 国自身が賠償責任を負うことはまずないでしょう。

3. 定期用船者

定期用船（タイム・チャーター）とは、船舶を所有し、船長などの船員を雇用する船主に対し、用船者が用船料を支払って一定期間、対象となる船舶を自由に利用できるようにすることをいいます。一見するとわかりづらいですが、修学旅行のために学校が観光バスをチャーターするとか、A 会社が航空機をチャーターしてハワイ旅行に

行ったとか、チャーターという言葉が使われるのを聞いたことがあります。例えば、観光バスの場合、バスを有料で借りてきても運転できる人がいなければ意味がありません。そこで、運転手やガイドさんつきでバスをチャーターし、修学旅行の目的地を周ってもらうわけですが、この時、学校は運転手さんやガイドさんを雇用するわけではありません。基本的にバスの所有者が運転手やガイドさんを手配し、学校は目的地を示すだけ、さらに踏み込んでもせいぜいルートを指示するくらいでしょう。要するに、バスや航空機を実際に運転する人は基本的に所有者によって手配されます。同じように船舶をチャーターする場合も、船舶が航行できるように船主が船長、船員を手配し、設備を整えて、チャーターする人に提供します。

それでは、チャーターした人は、船舶の運航によって生じた第三者の損害に責任を負うでしょうか。一般的に考えて、チャーターした人は、船舶の運航に従事する船長や船員の選任、航行のための船舶設備の整備といった船舶運航に関わる業務に関与しておらず、船舶の運航によって生じた第三者の損害に責任を負う必要はないと考えるのが普通ではないでしょうか。

ただし、我が国の判例では、船主との間で定期用船契約を締結していたとしても、用船者が自らの組織の一部として、契約期間中日常的に特定の船舶を指揮監督しながら、継続的かつ排他的、独占的に使用して、自らの事業に従事させていた場合には、用船者は船主と同様の立場に立ち、第三者に対して損害賠償の責任を負うとされています。

なお、用船（チャーター）と言っても、裸用船（ベア・ボート・チャーター）と呼ばれるものがありますが、これは、船主が船舶（船体）だけを提供し、船長や船員などの手配を行わず、裸用船者が船員の配乗と船舶の保守管理を行い、自ら船舶を運航するものです。なお、裸用船者は、裸用船した船舶を定期用船者に提供し、定期用船者が指示する目的地に向けて船舶の運航を行っているということもよくあるようです。このような裸用船は、我が国の法律上、船舶賃貸借契約とみなされており、船主が賃貸人、裸用船者が賃借人になります。この場合、船舶賃借人（＝裸用船者）は第三者に対して船主と同じ立場に立つとされています（商法 703 条）。

4. 船舶管理会社

船主の中には、船舶を自ら管理せず、管理業務を委託する船主もいます。この場合に、船主に代わって管理業務を行う会社があり、そのような会社を一般に船舶管理会社と言います。船舶管理会社は、船舶やその設備の整備などハード面の管理とともに、船舶配乗を請け負うマンニング会社と契約して船員の配乗を行い、船舶が安全に航行できるように準備します。

船舶の管理が不十分で事故が起きたことが証明されるような場合、船舶管理会社が責任を負うという可能性はあります。とはいえ、船舶管理会社は、そもそも船主に代

わって管理業務を行っている立場で、最終的な責任は船主が負うべきであるという考えもあります。

また、船舶管理会社は船主との契約の中で責任分担を規定しているのが普通です。ただし、その契約は第三者を拘束するものではないので、被害者が船舶管理会社を訴えることはできるでしょう。この場合、船舶管理会社と船主の間で契約に沿って責任を分担することになると考えられます（なお、このような責任分担は定期用船者との間でも同じことが言えます）。

一方、船主は、第三者に対して自ら委託し、監督している管理会社の行為について責任を負うのが通常であり、船舶管理会社のミスによる事故であっても、船主が免責されるわけではありません。

5. 船主

船主とは、通常、船舶の所有権を有する者であり、海上輸送のために、船舶を航海の用に供する者のことをいいます。そして、船主は、船員や、船舶の運航に責任を有する船長を選任する最終的権限を持っていると考えられており、そのことが主な根拠とされて、船舶の航行により生じた第三者の損害について賠償する責任があると考えられています。実際、我が国の法律では、「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。」

（商法 690 条）と規定しています。もちろん、民事上の責任は、過失のあった者が責任を負うというのが原則ですから、運航にミスがあって事故が起きたのであれば、船長も責任を負うことになります。我が国の商法 713 条は、「船長は、海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。ただし、船長が海員の監督について注意を怠らなかったことを証明したときは、この限りではない。」と定めています。とはいえ、船長一個人の資力には限界があることから、通常は船主の責任を（単独で又は併せて）追及することが多いようです。

6. その他

このほか、スエズ運河では、水先案内人の同乗が義務付けられているとの報道が見られます。どんなに経験豊富な船長であっても、世界のすべての海域を知り尽くしているわけではないので、航行が困難な海域については、沿岸国が水先案内人の乗船を義務付けている場合があります。とはいえ、船舶の航行の最高責任者はあくまで船長とされており、水先案内人が誤ったアドバイスを行い、そのアドバイスに従った結果、事故が発生したとしても、責任は最終的に判断した船長にあるとされるのが通例です。また、水先案内人は船舶所有者の被用者と考えられることから、船舶所有者は水先案内人のミスによる事故によって生じた第三者に対する損害について責任を負うのが通常でしょう。

7. おわりに

スエズ運河での座礁事故は、約 400 隻の船舶が足止めされたことや、スエズ運河庁が多額の賠償請求を行っていることから、日本の船主が最終的に多額の賠償金を支払うことになるのではないかと懸念されています。ただし、報道では、船主が責任保険（P&I 保険）に加入しているとのことであり、基本的には保険会社が支払うことになるでしょう。また、船主の責任については、海運業の特別なリスクを考慮して、古くから船主の責任制限が認められてきており、今日でも国際海事機関（IMO）が採択した条約により責任制限は認められています。責任制限限度額は船舶のトン数に応じて決まり、エジプトが当事国となっている 1976 年の船主責任制限条約上の責任限度額は約 30 億円、日本が当事国となっている 1996 年の条約で約 120 億円となっています。また、船舶の救助費用などについては、共同海損と認められれば、荷主などを含めた利害関係人で分担されます。

さらに言えば、スエズ運河庁が請求している賠償額はそもそも法外なもので、何の根拠も示されていないとの声もあります。直近の報道では、船主がロンドンにおいて責任の制限を申し立てたと伝えられており、法外な賠償額を回避しようと国際的な海事弁護士が様々な手段を駆使しているものと思われます。