基本概念から繙く海事法(1)一「重過失」と「認識無謀行為」

[Executive Summary]	1
1. 緒言	1
2. 重過失	
(1) 趣旨	
(2) 意義	
3. 認識無謀行為	
(1) 趣旨	
(2) 意義その1 誰の行為か	
(3) 意義その2 如何なる行為か(一般)	10
(4) 意義その2 如何なる行為か(個別的論点)	11
(5) 海外の判例及び国際的動向	14
4. 結語	17

[Executive Summary]

重過失(重大な過失)とは、日本法においては、過失責任の特則として責任の免除や限定が認められる場合において、それらが認められない更に例外的な場合を画する概念であり、故意に近似した状態などと定義されることがありますが、実際には、初歩的な過失乃至基本的手順の欠如がある場合又は事故発生経緯が全く不明である場合には認められることがあるので注意が必要です。

認識無謀行為(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)とは、海事法において、同じく原則として責任の免除や制限が認められる場合にもかかわらず、それらが認められない例外的場合を指す概念であり、日本法では、国際条約を国内法化した立法でのみ採用されています。昨年、本邦では初めて船長の認識無謀行為を示唆した裁判例が出されています。他方海外では、タンカー油濁に関連して船長のみならず船主その他の関係者の認識無謀行為を認定した例も報告されています。元々事実上不可能なものとして設計されたはずの責任制限阻却が認められると、当該裁判がなされた国の条約解釈問題であるにとどまらず、他の締約国や国際的な保険・補償体制にも実質的影響を及ぼすことが懸念されます。そのため IMO で条約の統一的解釈に関する対応が検討されています。

これらの概念を、当事者間の契約において採用することもできますが、その場合には、法律及び条約におけるこれら概念に関する解釈を正しく理解したうえで採用の是非を考えることが望ましいでしょう。

1. 緒言

令和 2 年は、コロナ禍の影響が多方面に及び、世の話題はコロナ関連一色という感がありました。残念ながら令和 3 年以降もそれはしばらく続くでしょう。しかしここでは敢えてコロナ関連以外の話題を取り上げたいと思います。

コロナ関連以外で令和 2 年の本邦海運界で耳目を集めた事件の一つは、7 月に生じた Wakashio 号のモーリシャス沖座礁事故です。もとより、当該事故への対処は現在進行形であり、今後の帰趨は誰

にもわかりませんが、論点の一つは、Wakashio 号船主の責任制限がどうなるかであり、未確認ながら芳しからぬ事故態様の報道と絡めて制限の可否自体を話題にしているものもあります。その際に KEY となる概念は「自己の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」(以下「故意又は認識無謀行為」と略称し、後段のみの場合は「認識無謀行為」といいます。本邦では単に「無謀行為」と略称されることもままありますが、読んでわかるように、無謀性とは別に損害発生の認識のおそれの認識も独立して要求されているところ、その点が看過されることがないよう、筆者としてはこの略称を用いたいと思います。)の有無です。また後述のとおり、昨年は、それ以外にも、認識無謀行為の意義についていくつか注目すべき出来事がありました。

以下では、これを、日本法において、原則として責任制限等が認められるにもかかわらずそれが認められない例外的場合である「重大な過失」(「重過失」)と対比する形で検討します。叙述の便宜上、まず重過失から検討します。

2. 重過失

(1) 趣旨

日本法上、損害賠償責任の原則的な要件は故意・過失(不法行為責任の場合・民法 709 条)あるいは帰責事由(契約責任の場合・民法 415 条 1 項)です。そして、責任が認められた場合の損害賠償の範囲は、原則的には相当因果関係ある損害(①通常生ずべき損害及び②当事者に予見可能な特別な事情によって生じた損害)の全てであり(民法 416 条)、いわゆる結果損害、非金銭損害であるといった理由で賠償対象外になるとか、況や一定の金額的限度までの賠償に限られるということはありません。重過失なる概念は、このような(a)責任原則や(b)賠償範囲に関する原則の例外が定められている場合につき、更にその例外(即ち原則に戻る部分)を画する概念として機能します。(a)失火責任法による重過失以外の過失免責や 1、(b)会社法による役員等の責任の一部免除に関する諸規定(425 条 1 項柱書、426 条、427 条)がその例です。

海事法関係では、重過失なる概念は、海上運送法の文脈で例えば以下の場所に登場します。

第一に、運送品の滅失損傷に関する運送人の損害賠償責任の定型化の例外です(商法 576 条)。第二に、荷送人の明告のない高価品運送に関する運送人免責の例外です(商法 577 条、国際海上物品運送法(「COGSA」) 15 条)。何れも、厳密にいえば、海事法というより運送法一般の問題ですが、前者は内航の物品運送人にも適用があり、後者は内航外航双方の物品運送人に適用があり、その意味では海事法の問題でもあると言えます。第三に、平成 30 年改正前の商法は、原則任意規定である商法が例外的に強行適用される場合の一つとして、船員その他の使用人の重過失を挙げていました(旧 739 条)。また、陸上運送の場合は、商法改正前後を問わず、物品運送人の責任について約款で責任限度額の規定があることがままありますが、重過失により貨物の滅失等が生じたときについては、当該約款の有効性が問題とされることもあります。

責任を問われる対象となる行為が会社その他の法人の行為として行われている場合には、誰の行為

¹ 海事事件で失火責任法の適用が問題となった例として東京高判平成 25 年 2 月 28 日判例時報 2181 号 3 頁 (NYK Argus 号事件) 参照。

を基準として重過失を判断するのかが問題となりますが、この点の日本法上の原則は、陸上運送であれば運転手、海上運送であれば船長その他の船員といった、当該法人の業務を執行する被用者に重過失があれば、法人にも重過失が認められるということです²。この後に引用する諸判例でも、実際に問題になっているのは被用者の重過失ですが、それが法人たる運送人の重過失を意味することは当然の前提になっています。

(2) 意義

さて、重過失の意義については、失火責任法に関する判例に依拠して「わずかの注意さえすれば、たやすく違法有害な結果を予見することができた場合であるのに、漫然これを見すごしたような、ほとんど故意に近い著しい注意欠如の状態」(最判昭和32年7月9日民集11巻7号1203頁)と説明されることがあります。この後段、特に「ほとんど故意に近い」という表現からすると、一見、重過失が認められるのは極めて限定的であるように思えます。しかし、裁判例を見ると実際にはそうではありません。(1)初歩的な過失乃至基本的手順の欠如がある場合、又は(2)事故発生経緯が全く不明である場合には認められることがままあります。

この点を理解するために便宜な資料が、前述の商法改正のための法制審議会商法(運送・海商関係)部会の審議の過程で、法務省が作成提出した「重過失に関する裁判例(運送に関連するものを中心に)」と題する参考資料です 3。ここには、その提出時点(平成 26 年 10 月)において公刊されていた判例が 10 以上挙げられています。そのうち、東京高判昭和 54 年 9 月 25 日判例時報 944 号 106 頁(最判昭和 55 年 3 月 25 日集民 129 号 339 頁で是認)は(1)の例です。判旨は、高価品の自動車運送において、運送人の履行補助者である運転者が自動車荷台の後部扉の施錠や嵌合確認を失念したため、走行中に扉が半開きとなり運送品が落下し紛失という事案について、運送人の重過失を認め、前記高価品特則や約款による責任限度額の適用を否定しています。わずかな注意により容易に実行可能である積込手順を怠ったことが重過失の根拠とされています。それが「故意に近似した」というのは些か無理があるように感じられますし、判旨にもそれに類する表現は出てきません。これは、初歩的な過失あるいは基本的手順の欠如があれば重過失が認められる典型例と言えます 4。また、東京地判平成元年 4 月 20 日判例時報 1337 号 129 頁は(2)の例です。判旨は、貴重品の陸上運送(宅配便運送)における原因不明の紛失という事案において、紛失の経緯が全く判明しないことは、運送人における保管・管理体制の不備を示すものであって重過失としています 5。原因不明が「故意に近似した」

-

² 不法行為責任を問題とする場合には、使用者責任(民法 715 条)及びその特則としての船舶所有者の責任(商法 690 条)の考え方から、契約責任を問題とする場合には帰責事由(「契約その他の債務の発生原因及び取引上の社会通念に照らして債務者の責めに帰すべき事由」・民法 415 条 1 項)の解釈から、原則的要件たる過失・帰責事由の判断についてそのように解されるところ、重過失についても同様であると考えられます。

³ 商法(運送·海商関係) 部会参考資料 18 (http://www.moj.go.jp/content/001127920.pdf 最終閱 覧令和 3 年 3 月 18 日)

 $^{^4}$ その他東京高判昭和 58 年 9 月 20 日判例時報 1093 号 80 頁、東京地判平成 2 年 3 月 28 日判例タイムズ 733 号 221 頁、神戸地判平成 26 年 1 月 31 日 LLI/DB 判例秘書(肯定例)、神戸地判平成 6 年 7 月 19 日 交民集 27 巻 4 号 992 頁(否定例)等も参照。

⁵ その他最判昭和 51 年 3 月 19 日民集 30 巻 2 号 128 頁 (肯定例・但し 1929 年の国際航空運送に関する原

というのは些か無理があります。あえて言えば、紛失事故があったのに原因不明とは、立証不能であるものの運送人の被用者による窃取等の故意行為が介在していることが疑われ、その意味で故意に近いということかもしれませんが、「故意に近い」というのはあくまで注意義務違反の著しさに関する表現であって、立証の関係で故意立証ありに近いという意味ではないはずです。

もとより、似たような事例で重過失がないとされる場合もあり、具体的な判断は微妙です。さらに最近、水先人の重過失が問題となった事案で第一審と控訴審とで判断が分かれる裁判例も出ており、その理論的な位置づけは難問です 6 。しかしそうだとしても、本稿執筆時点ではこの法務省資料作成時から 6年余が経過しているものの、管見の限りでは、前記(1)(2)の傾向に大きな変化の兆しありとまではなお言えないように思われます 7 。

3. 認識無謀行為

(1) 趣旨

ワルソー条約 25 条 1 項にいう「訴が係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失」を重過失と解したうえでの判断)、大阪地判平成 3 年 11 月 11 日判例時報 1461 号 156 頁(否定例)等も参照。

 $^{^6}$ 大阪高判平成 28 年 10 月 14 日 Westlaw 所収(Hanjin Brisbane 号事件)は、重過失以外は免責とする水 先約款規定が問題となった事例で、水先人の重過失を肯定した原審判決(神戸地判平成 27 年 9 月 3 日)を取り 消して重過失を否定しました。判旨は、一方では重過失とは「注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著であり、 上記の免責条項の趣旨、目的に照らしても、水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち、①水先人が、違法、有害 な結果発生のおそれのあることを認識しながら、その認識のもとで通常の水先人であれば行うはずのない無謀な行為をした ような場合ないし②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さえ怠らなければ、た やす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をいう」として、故意無謀行為と従前の重過失の整理を 併せたような一般論を展開したうえ、具体的判断にあたっては(水先業務の委託者側である)船長や船主側に水先業 務遂行を阻害するような落ち度(本件では Bridge Resource Management の実施の不適切)がある場合にはそれ をも考慮すべしと判示しています。後半は、過失相殺的な発想を賠償額算定という効果の局面で顧慮するのではなく、重 過失の成否という要件の局面で勘案するものと言えます。もっとも、債務不履行における重過失は、その原則的要件たる 諸般の事情が考慮される「帰責事由। (民法 416 条 1 項・注(2)参照)の判断における例外事由の判断ですし、更 に民法は「債務の不履行又はこれによる損害の発生若しくは拡大に関して債権者に過失があったときは、裁判所は、これ を考慮して、損害賠償の責任及びその額を定める。」と定めており(418条)過失相殺により賠償額が正にゼロということ は想定されていないわけではありませんが。因みに、水先約款は、その後、おそらく本判決を踏まえて、故意無謀行為と重 過失を併せたように読める形で改定されています(http://www.tokyobay-pilot.jp/pdf/yakkan_j2019.pdf 21条3項参照 最終閲覧日令和3年3月18日)。

⁷ なお、重過失にかかるこのような判断傾向は、実際には運送法・海事法に限った話ではないようです。有力民法学説は、 失火責任法における重過失について、「下級審裁判例では、形式的には『故意に近い著しい注意欠如』という枠組みを 用いながらも、具体的な判断に際して故意との対比を試みて重大な過失の有無を判断したものはない。むしろ、行為義 務自体が高められている場合、とりわけ、業務上の注意義務違反がある場合に、その違反をもって重過失と判断する傾向 にあるとされる。」と指摘し、更に理論的には、重過失の意義を故意に近似する状態ではなく故意と過失の中間形態であ る著しい注意義務違反としてとらえるのが近時の民法学の主流であり、更にその著しさについては、第一に認識・予防のレ ベルが問題となる場面か又は外部的行動のレベルが問題となる場面か、第二に適切な行動パターンからの逸脱の程度が 著しいか又は行為義務自体のレベルが高められているかとの観点から形成されるマトリクスの中で判断されると論じています (潮見佳男『不法行為法 1』259 頁、308~309 頁(信山社出版、第 2 版、平成 21 年))。

以上に対し、故意又は認識無謀行為なる概念は、日本が当事国である海事関係国際条約の国内 立法においてのみ登場します 8。

第一に、COGSA では、国際海上物品運送にかかる運送人の責任に関し、(i)損害賠償額の定型 化(8条)や(ii)責任限度額(9条1項)が規定されていますが、これらは、運送品の損害が運送人 の(法文の表現では「自己の」)故意又は認識無謀行為により生じたときは適用されません(10 条)。 これは基本的には船荷証券統一条約(Hague-Visby Rules;「HVR」)における同趣旨の規定 (4 & 5 & (a), (b), (e)号)に対応したものです 9 。第二に、船舶所有者等による船舶の運航等に 伴う損害賠償責任(不法行為・契約等の責任原因を問わず)については、一部例外を除き、船舶所 有者等の責任の制限に関する法律(「船責法」)により、事故毎に船舶の国際総トン数を基準として 計算される額による責任制限が認められますが(3条1項2項)、船舶所有者等やその被用者等は、 当該損害賠償責任にかかる損害が自己の故意又は認識無謀行為により生じたものであるときは、責任 制限ができません(3 項)。Wakashio 号事故で正に論点になり得る点です。これも海事債権責任制 限条約(「LLMC 条約」)における同趣旨の規定(4条)に対応したものです 10 。第三に、タンカーか らの油濁事故については、さらなる特別法たる船舶油濁等損害賠償保障法 (「油賠法」) により、タン カー所有者への責任集中と厳格責任(3条1項、4項)とあわせて、船責法とは異なる責任制限が 認められていますが(5条本文、6条)、タンカー所有者以外の者(被用者等)は、油濁損害が自己 の故意又は認識無謀行為により生じたものであるときは、責任集中の例外として責任を負いますし(3 条 4 項柱書但書)、タンカー所有者は、油濁損害が自己の故意又は認識無謀行為により生じたもの であるときは、責任制限ができません(5条但書)。これも油濁民事責任条約(「**CLC条約**」)におけ る同趣旨の規定(3 条 1~4 項)に対応したものです 11 。

これらの趣旨は、いずれも、先行する条約に比べて相当高額の損害賠償責任の限度額を定め、更に随時それを引き上げるかわりに、責任制限の阻却を事実上不可能 (unbreakable) としようとするもの

⁸ 本文前述の商法改正審議の過程では、国際条約にはない高価品免責についても、その理論的根拠に鑑み例外を重過失以上に限定すべく認識無謀行為の場合のみとすべしとの主張もされましたが、採用されませんでした(箱井崇史「運送人の責任の理論的検討」法時 90 巻 3 号 27 頁以下(平成 30 年) 29~30 頁)。

⁹ もっとも、HVR 自体の解釈としては、(i)損害賠償額の定型化(4条5項(b)号)は、運送人の故意又は認識無謀行為((e)号)があっても当然には排除されないとの解釈もあるようです(谷川久「船荷証券条約及び海難救助条約の改正一第12回海事法外交会議報告一」海法会誌復刊13号3頁以下(昭和43年)58頁、71頁、江頭憲治郎「海上運送人の損害賠償の額」海法会誌復刊36号51頁以下(平成4年)57頁、小林登「国際海上物品運送法におけるヴィズビー・ルールの摂取」鴻常夫先生古稀記念『現代企業立法の軌跡と展望』717頁(商事法務、平成7年)728頁)。しかし COGSAは、(i)(ii)双方について故意又は認識無謀行為の例外を定めています。

¹⁰ LLMC 条約には、当初の 1976 年条約のほか、責任制限額引き上げ等を行った 1996 年条約(当該限度額は 2012 年の簡易改正手続により 2015 年に更に引き上げられています。)があります。日本は後者に加入しています。 Wakashio 号事故では、事故発生地国モーリシャスが 1976 条約の当事国であることが問題点の一を構成しています。

¹¹ CLC条約には、当初の1969年条約のほか、責任制限額引き上げ等を行った1984年改正議定書(発効せず)、1992年条約(改正議定書ですが通常このように呼称されます)があり、1992年条約の限度額は2000年の簡易改正手続により2003年に更に引き上げられています。なお、タンカー油濁に関する補償体制については、本条約だけでなく国際油濁補償基金(IOPC Fund)による補償を定める逐次の油濁補償基金条約(「FC 条約」)及び改正議定書(油濁基金条約・追加基金にかかる2003年改正議定書を含む)等とセットで考える必要があります。

ですが ¹²、単に船主、運送人その他の業界関係者ないし海運業を保護することだけを目的としたものではなく、それを通じて増額された限度額までの合理的コストでの保険手配を可能にし、全体としてみれば被害者乃至債権者の保護にも資することを企図するものともいえます。また、第二の条約(LLMC)の適用場面の一部(バンカー条約及びないし油賠法における一般船舶からの油濁責任の適用場面)及び第三の条約(CLC)(タンカーからの油濁事故)の場合には、(i)(a)船舶所有者その他の連帯の厳格責任又は(b)船舶所有者の厳格責任及び責任集中と、(ii)当該限度額までの保険手配を必須とすること(強制保険)、(iii)更に関係者の保険者への直接請求を可能とする制度と組み合わされて、その趣旨の徹底が図られています ¹³。

因みに、以上の第一の条約(HVR)の説明からわかるとおり、運送人の損害賠償額の定型化については、商法では運送人(前述のとおり被用者を含む)に重過失がある場合、COGSAでは運送人(後述のとおり被用者を含まない)に認識無謀行為がある場合に対象外とされるので、前者の適用がある内航と後者の適用がある外航で定型化が否定される要件が異なります。これは、より広く内航と外航で法の基本的建付け自体が違うこと(前者は商法の適用を受け原則的には任意規定であるが責任限度額の規定も法律上はないが、後者は国際条約たるHVRに依拠した COGSAの適用を受け原則として片面的強行規定であるが責任限度額の規定もある)の反映といえます。

(2) 意義その1 誰の行為か

これらの規定の適用を考えるにあたっては、主語がすべて「自己の」故意又は認識無謀行為となっていることに注意が必要です。即ち、運送人なり船舶所有者・タンカー所有者が法人である場合(通常はそうでしょう)には、重過失の場合と異なり、その被用者や下請人の故意又は認識無謀行為は含まれず、あくまで法人たるそれらの者自身のそれであることを要します。この点は、日本法においてはかなり異例な考え方ですが、条文の文理や構造からも明らかです。即ち、COGSAでは、運送人の運送品及び堪航能力に関する注意義務並びに火災免責の規定(3条1項、2項、5条柱書但書)において、「運送人」と「その使用人」を区別した書き振りになっている中で、故意又は認識無謀行為の規定は「自己」即ち運送人自身に限っています。船責法では、責任制限主体として、「船舶所有者等若しくは救助者又は被用者等」が責任制限を享受できることを前提に、手続申立人以外の者を受益債務者と呼称しているところ(2条1項8号)、責任制限阻却に関する規定は、主語を、「船舶所有者等若しくは救助者又は被用者等」としたうえで、「自己の」故意又は認識無謀行為があったときは「その」責任を制限できな

¹² HVR の前身である Hague Rules では責任限度の阻却事由が明示されておらず、同 Rules に基づく旧 COGSA 時代にはにもかかわらず重過失の場合は阻却されるかについて争いがありました。1976 年 LLMC 条約の前身である 1957 年船主責任制限条約(1条1項但書)や 1992 年 CLC 条約の前身である 1969 年 CLC 条約(5条2項)では"actual fault or privity"(「自身の過失」)という別概念が用いられていました。なお、1957 年条約に依拠した旧船責法時代に「船主自身の過失」が認められて責任制限が認められなかった(衝突漁船関係者間の責任制限がされ得ることを前提とする和解が無効とされた)事例として、東京地判平成3年2月19日判時1392号89頁参照。

¹³ 一般船舶からの油濁事故に係る責任につき油賠法 39~43 条参照。なお、船骸撤去(難破物除去)に係る責任については、日本がバンカー条約と同時に加入したナイロビ条約に基づき、厳格責任と付保の強制が定められていますが(同法 49 条~51 条)、日本がLLMC 加入時に行った留保に基づき逆に責任制限の対象外になっています(船責法3 条 1 項 4 号、5 号、2 条 2 項 1 号、2 号参照)。

いとしているからです(3条3項)。油賠法の責任集中の例外やタンカー所有者の責任制限阻却についても同様です(3条4項柱書但書、5条但書)。

また、もともと故意又は認識無謀行為の概念は、航空運送に関する 1929 年ワルソー条約 1955 年 ハーグ改正議定書(「**ワルソー条約ハーグ議定書**」)で採用されたものですが(25条)、そこでは逆に 運送人だけでなく(職務遂行中の)使用人の故意又は認識無謀行為も含めて責任制限阻却事由と していたところ、その後成立した 1961 年海上旅客運送条約では運送人のそれに限る形が採用され(7条) ¹⁴、それが 1968 年の HVR でも引き継がれたという経緯からも明白です ¹⁵。

このことを前提として、故意又は認識無謀行為の意義を考えるにあたっての第一の論点は、対象者が法人の場合、法人自身の故意又は認識無謀行為とは具体的に当該法人の組織の中の誰の行為を基準として考えるか、あるいは、そもそもそのような基準を設定する必要などなく、諸般の事実から法人全体として故意又は認識無謀行為の有無が判定できれば良いかです。この点につき、従前の日本の学説は前者を暗黙裡の前提として、具体的基準につき、

- 「法人の代表機関又はそれに準ずべき権限を有する者」¹⁶
- 「法人の業務執行機関又は代表機関ないしそれに準ずる者」¹⁷
- 「法人の業務執行機関・代表機関及びそれらが権限を部下に移譲していた場合についてはその部門の最高責任者」¹⁸
- 「法人の代表機関及び業務執行機関とこれらの者から業務の全般的な管理又は船舶の運航・管理といった特定の業務を委譲されている者」¹⁹
- 「代表取締役に加え問題となる法律行為又は事実行為につき実質的決定権がある者であってその者の行為が法人のそれと法的に評価できる場合を含む」²⁰

と、広狭につき若干ニュアンスを異にする形で説明していました(もっとも、5番目の所説は、代表機関且 つ業務執行機関である代表取締役自身はともかく、その他の者についてはトートロジーに陥っているように

 $^{^{14}}$ これはいわゆる 1974 年アテネ条約の更なる前身です。大塚博比古「1961 年のブラッセル海事法外交会議における 『海上旅客運送に関するある規則の統一のための国際条約』の審議について」海法会誌復刊 9 号 91 頁以下(昭和 37 年)104 頁参照。

¹⁵ 谷川・前掲注(9)71 頁、落合誠一「国際海上物品運送法の改正」ジュリスト 1008 号 100 頁以下(平成 4年)104 頁、谷川久「海上運送人の責任制限」海法会誌復刊 37号 63 頁以下(平成 5年)83 頁

¹⁶ 落合・前掲注 (15) 105 頁、谷川・前掲注 (15) 84 頁、受川環大「ドイツにおける運送人責任制限阻却事由 ―ハーグ改正ワルソー条約 25 条に関する判例の検討を中心にして―」早稲田法学 73 巻 3 号 175 頁以下 (平成 10 年) 194 頁

¹⁷ 戸田修三 = 中村眞澄編『注解国際海上物品運送法』292 頁〔佐野彰〕(青林書院、平成9年)。久留島隆「船舶所有者等の責任制限阻却事由」田中誠二先生米寿記念『現代商事法の重要問題』569 頁(経済法令研究会、昭和59年)571 頁も同旨ですが「ないしそれに準ずる者」という付加がありません。

¹⁸ 稲葉威雄 = 寺田逸郎「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説」117 頁(法曹会、平成元年)、江頭・前掲注(9)58 頁

¹⁹ 重田晴生「船主責任制限制度」落合誠一=江頭憲治郎編集代表『日本海法会創立百周年祝賀 海法体系』29 頁(商事法務、平成 15 年)70 頁、中村眞澄=箱井崇史「海商法」108 頁(成文堂、第 2 版、平成 25 年)

²⁰ 菊池洋一『改正国際海上物品運送法』96 頁(商事法務、平成4年)

読めますが。)。そのような状況の中で、昨年出された広島高決令和 2 年 2 月 21 日(「**Erna Oldendorff 号事件決定**」、最決令和 2 年 9 月 15 日により上告及び上告受理申立棄却)は、

- 「業務執行機関、代表機関及びこれらの者から権限を移譲された当該船舶の運航に関し企業内の最高の責任者とされていた者」(判旨はこれを「**業務執行機関等**」と略称しています)

の行為と、三番目の説に近い判示をしています。

しかし、いずれの説明も、おそらくは会社の「業務」は代表取締役(即ち代表して法律行為を行い得 る者)及びその他の業務執行取締役により執行されるものでありその他はその補助者であるとの本邦会 社法の建付(363 条 1 項)を反映させつつ、厳格にそれだけに限定することは実情とあわないと感じら れるために広狭は別にして適宜その範囲を広げようとする意図に出ていると推察され、従って現場の被用 者である本船の船長その他の船員の行為が含まれないことは明瞭ですが ²¹、当該法人が相応の規模を 有する企業であって本船の所有・運航乃至その管理に係る陸上の組織も大きく複雑であるときに、一体 どの程度の地位のどのような立場の者までがこれに含まれるかは曖昧なままです。一口に運航といっても 営業的、海務的あるいは工務的な側面で責任者は異なり、それら全てを束ねる最高責任者は結局代 表取締役社長であるとも、逆に各側面においては担当部長・課長レベルのどれもが責任者とも、いえなく もないからです ²²。Erna Oldendorff 号事件決定でも、上記一般論を判示しつつも、実際の判断で は、陸上組織の中での具体的な線引きが問題となった(具体的な役職者のどこまでが上記に言う「業 務執行機関等」にあたるかが問題となった)わけではありません。後述のとおり、船長について認識無謀 行為ありとの判断はありうるとの認定をしたうえで、更に関連事実の検討に基づき法人の業務執行機関 等には認識無謀行為があったとは言えぬというに留まります。従って、上記判示も、船長の行為は法人の 行為ではない(船長はあくまで「使用人」に過ぎない)との前提に立っているとはいえるものの、その余の 法人の行為と言える範囲の判示は傍論にすぎないと言えるかもしれません。誰の行為を基準とすべきかに ついて、一般論は説示するものの、それを本件で具体的に適用してはいません ²³。

²¹ 谷川·前掲注(9)71 頁、菊池·前掲注(20)96 頁

22 菊池・前掲注(20)97頁注(8)は、取締役会(board of directors)等法人の機関をいうとの考え方(英国)とこれより広く船舶の管理、運航に関する権限を有する陸上の高級使用人(managing officers)も含むという考え方(米国)があるとまとめつつ、自説がそのどちらか同じ又は違うのは明確にしていません。谷川前掲注(15)85 頁注(48)は、この点については争いがあるとして上記菊池の説明を参照したうえ、「この規定の意図が責任制限をより阻却し難いものとすることにあると解する立場からは、厳格に解釈すべきである。」と説いています。重田前掲注(19)73 頁注(29)は、他説も自説と同趣旨であろうとしたうえで、伝統的に alter ego(日本語に敢えて訳せば「分身」「別人格」ですが、当該個人の行為が法人の行為とみなされるべき場合につき英国判例で伝統的に用いられてきた表現です。)法理により厳格な解釈をしてきた英国は、近年新しいアプローチによりフレキシブルな考え方に代わる様相があり、そうなれば従来からプラグマティックなアプローチをとる米国に近づくと解説しています(同「法人船主における『故意又は認識ある無謀な行為(intention/recklessness with knowledge)』の帰属一英国貴族院判決 Meridian Global v. Securities Commission(1995)と alter ego 法理に関する英国判例の変化一」奥島孝康教授還暦記念第二巻『近代企業法の形成と展開』605頁(成文堂、平成11年)621頁も参照)。

²³ なお、同様の手法は同じく法人の認識無謀行為が問題となった名古屋高判平成 12 年 8 月 17 日海事法 166 号 76 頁(最決平成 13 年 2 月 13 日海事法 166 号 73 頁で是認)でも採用されていますが、当該裁判例では、誰の行為を基準とすべきかの一般論の判示自体がありません。

しかし、最終的に法人の認識無謀行為を否定する場合はともかく、肯定しようとする場合には、無謀性という法人組織でなされた行為の客観的評価だけではなく、「損害の発生のおそれがあることの認識」という主観的な事実も要件とする以上、誰の認識が問題かを当該事案に即して特定することは原則的にはやはり必要ということは、上記諸学説や Erna Oldendorff 号事件決定においても暗黙裡の前提となっているのではないでしょうか。 だからこそ基準をたてているはずだと思われます ²⁴。

実務上、誰の行為を法人の行為と考えるかという点に関し重要性を有すると思われるのは、所謂 ISM Code (International Safety Management Code)の規定です。ISM Code とは、1974 年 SOLAS 条約 XI 章に規定された国際規則であり、「船舶所有者、又は船舶管理者若しくは裸用船者 のようなその他の組織若しくは個人であって」「船舶所有者から船舶の運航の責任を引受け、かつその引 受けに際して ISM Code によって課されるすべての義務と責任を引き継ぐことに同意した者」である「会 社」に対して、文書化された安全管理システム(Safety Management System)を構築して船上及び 陸上で実施することを求め、当該システムについて旗国政府等の検証を受け、会社として適合証書 (Document of Compliance)を取得し、船舶には安全管理証書(Safety Management Certificate)を備え付けることを要求するという、船舶や貨物に係る個別の安全基準とは別次元の形で、 安全を確保しようとしています。そしてそこでは、「会社」は、各船舶の安全運航を確保し、かつ会社と船 舶との間の連携を図るため経営責任者に直接接することができる一又は複数の「管理責任者」を任命し なければならず、その責任と権限には、各船舶の運航に関しての安全及び汚染防止の状況を監視する こと並びに適切な経営資源及び陸上からの支援が必要に応じて提供されることを確保とすることが含まれ ていなければならないとされています(4 条)。この「管理責任者」(日本語からは明確ではないですが ISM Code 原文によれば単数・複数両方あり得ます。)と、Erna Oldendorff 号事件決定のいう「当 該船舶の運航に関し企業内の最高の責任者とされていた者」(「最高の」という用語からは単数を志向 しているようにも見えますが、日本語には元来単複の区別がなく且つもともとその前に述べられている「業 務執行機関、代表機関」は日本の会社法上複数存在し得ることにも留意が必要です。)の異同の有 無や程度については、今後更に議論が深められるべきだろうと思います。別言すると、前記のような従来 の抽象的文言の広狭ないし差異(「業務執行機関」を含むべきか、「準ずる者」「権限を委譲されていた 場合の最高責任者」のどちらが適切か等)を云々することが具体的適用基準としてどこまで有意である かは疑問があり、抽象的文言としては限定しているように見えても、具体的適用ではかなり広くなりかねな い(例えば陸上の課長級の人の認識であっても職制上の責任者であるとして法人の認識とされる)こと が危惧され、それよりも、このような公法的規制の進展を踏まえた議論が必要であると思われます 25。

因みに、Erna Oldendorff 号事件決定でも、債権者側の主張では、認識無謀行為ありとする根拠 として ISM Code にいう船主の SMS の構築及び運用に重大な欠陥ありと主張されていました。しかし、 具体的に誰の行為を法人の行為として捉えるかについては、決定文から読みとれる限り、当事者自身明

²⁴ 英国法の文献には、個人を特定せず法人のカルチャーとして故意無謀行為を認定することも許されるとの議論もあるが、 やはり認識が要求される以上は対象となる一人または複数の個人を特定すべしというのが最近の判例の考え方であると説 明しているものがあります(Sir Guenter Treitel and F.M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading* (4th ed, Sweet & Maxwell 2017) 744-745 参照)。

²⁵ 事故があれば ISM Code の管理責任者の過失が問われ、そこから責任制限に挑戦される(船主等の認識無謀行為の存在が問われる)ケースが増えると予想するものとして、重田・前掲注(18)74 頁、英国法の文献ですが、Patrick Griggs *et al*, *Limitation of Liability for Maritime Claims* (4th edn, LLP 2005) 34 参照。

確に主張していません。判旨も、業務執行機関等には故意無謀行為がなかったと判断する理由の一つとして SMS に係るマニュアル記載には不十分さがあったがそれは本件事故の発生に直結するものとはいえないなどと述べるに留まり、管理責任者に関する言及はありません。

(3) 意義その2 如何なる行為か(一般)

第二の論点は、正に故意又は認識無謀行為と何か?です。

これは日本法では、「自己の故意により、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よって生じた損害」と記述されていますが、いずれも関連する国際条約の国内立法であり、それら条約の原文は「損失を生じさせる意図をもつて又は無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己の作為又は無作為により当該損失の生じた」との独特の表現ですので ²⁶、日本法の解釈にあたっても、むしろこの条約の文言を踏まえた解釈をする必要があります。

まず、単に「故意」と訳されている前段は、原文は「損失を発生させる意図をもって」というのですから、積極的加害の意図を要すると解されます。そして、後段の「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」(無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った作為又は無作為)については、文字どおり、①損害の発生のおそれのあることを認識しながらした行為(認識すべき場合も含むかは後述します)かつ②無謀な行為であると素直に読み、これを既成の法律概念に仮託して理解し解釈することは避けるのが妥当でしょう²⁷。後段に関し、法務省担当官が時期を異にして執筆又は共同執筆した、1976年 LLMC 条約に依拠した改正船責法あるいは HVR 批准に伴う改正 COGSA の解説は、重過失のうち相当な部分は阻却事由にあたるものと考えてよかろう、重過失の差は紙一重だろうなどと論じていますが²⁸、無謀性とは別に認識の要件が別途要求されていることや²⁹、重過失概念が前記のとおり実は結構広いことに照らせば、必ずしも適切とは言えないよう思われます³⁰。あえて比較すると

 $^{^{26}}$ 細かく言えば HVR、LLMC条約、CLC条約それぞれで若干表現を異にしており、本文記載は船責法 及び LLMC条約のそれですが、基本的な表現振りは全く同じです。また関連する日本法規定の表現も基本的には同様です。但し、 http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/?re=02 (こおけるそれら日本法のさらなる英訳(船責法及び油賠法のそれ・COGSA の英訳はありません)は違う表現で英訳されています。また本 Paper の英語版にあるように原文の would probably が could(船責法)あるいは may(油賠法)になっています。何れも意図的とは思えず、単にこれらは翻訳者が故意無謀行為の定式の重要性を認識していないことを意味すると思われるものの、海外で日本が意図的に条約を原文から変えて解釈していると誤解されかねません。改善が希望されます。

²⁷ 小林·前掲注(9)734~735 頁、落合·前掲注(15)105 頁、谷川·前掲注(15)84 頁、受川·前掲注 (16)194 頁、重田·前掲注(19)68 頁、中村=箱井·前掲注(19)106 頁

²⁸ 寺田逸郎「海事債権責任制限条約への加入と船主責任制限法の改正」海法会誌復刊 26 号 3 頁以下所収(昭和 57 年)22 頁、菊池・前掲注(20)96 頁

²⁹ 但し、久留島・前掲注(17)575 頁は、無謀性は認識の趣旨を一層明瞭にするために用いられたと解することができ、両者を異なる意味内容を有するものとして殊更に理解する必要はないと論じています。また、坂本昭雄 = 三好晉『新国際航空法』231 頁(有信堂高文社、平成 11 年)は、本文後述のワルソー条約ハーグ議定書 25 条の解釈としてですが、両者を独立した要件として読むのか、合体して解釈して読み認識は無謀性の心理的要素と解するのが争点であるところ通説は後者であると説明しています。筆者には、これらの見解の実質的意味を完全に理解することはできませんが、文理上は「認識」が必要であることは否定できないと思います。

^{30 1976} 年 LLMC 条約採択時には、幾つかある案の一つとして、重過失による場合も含む旨の括弧書きがついた案があ

しても、せいぜい、ある有力学説がいうような、前段が積極的故意であるのに対し、後段は重過失というより消極的故意というべきといった比喩的な整理に留める方が妥当でしょう ³¹。 筆者は、このような観点からも、略称は無謀行為ではなく認識無謀行為とすべきであると思います ³²。

(4) 意義その2 如何なる行為か(個別的論点)

認識無謀行為に関する解釈上の論点として争いがあるのは、当該文言にいう「損失の発生のおそれがあることを認識しながらした」という部分について、現に対象者にその認識があったことを要するか(=主観説)、それとも客観的に見て認識すべき状況であれば足りるか(=客観説)という点です。

この点については、本邦海事法の有力学説は後者であるとしています 33。しかし後者は、条文の文言からずれていると思われるだけではなく 34、実は、主体を別として同じ文言を採用している、ワルソー条約

りましたが、最終的文言ではその文言が削られた経緯があります(谷川久「船主責任制限法の改正について(1)」ジュリスト771号90頁以下(昭和57年)94頁)。後述のIMO法律委員会に提出された船主責任制限阻却事由の統一解釈に関する議論でも、認識無謀行為の文言に至る経緯の中で重過失 (gross negligence) という概念がむしろ否定されてこの文言にいたったという立法過程が再確認されているようです(中村秀之「IMO第107回法律委員会の審議動向」令和3年2月5日日本海事新聞10面)。

31 谷川・前掲注 (9) 71 頁、戸田=中村編・前掲注 (17) 293 頁〔佐野彰〕。なお、戸田修三=西島梅治編「青林法学双書 保険法・海商法」172~173 頁〔山田泰彦〕(青林書院、平成 5 年)は、前段は、損害発生に対する意欲である点で、通常の故意概念よりも厳格なもの、後段は、消極的には損害の発生を容認していることでもあるから、通常言われる故意に相当すると解すべきであろう、受川・前掲注 (16) 193 頁は、前段につき、より主観的悪性の強い概念と捉えた方が妥当であろうと述べています。

32 因みに、航空運送法における議論では、故意又は認識無謀行為の概念は、原ワルソー条約における責任制限阻却事由である「訴が係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失」(前掲注(5)参照)では国際的統一が図られなかったことから、ハーグ議定書における改正の際に英米法にいう wilful misconduct の概念が持ち込まれたものであるとの説明がされています(坂本 = 三好・前掲注(29)229~231 頁、藤田勝利(編著)『新航空法講義』180 頁〔同〕(信山社出版、平成 19 年)、藤田勝利ほか編『注釈モントリオール条約』318 頁〔伊藤雄司〕(有斐閣、令和 2 年)参照)。しかし、海事法の文脈では、wilful misconduct なる概念は、タンカー油濁等における被害者から保険者に対する直接請求における免責事由として規定されており(日本語訳は「悪意」・後掲注(47)参照)、そうだすると、故意又は認識無謀行為とこの悪意の異同が更に問題となります。しかし残念ながら、この点の検討は本稿の対象外とせざるを得ません。

33 谷川・前掲注(15)84 頁、戸田=中村編・前掲注(17)293 頁〔佐野彰〕、中村=箱井・前掲注(19)107~108 頁。但し、航空運送法の議論では(ワルソー条約ハーグ議定書 25 条及びモントリオール条約 22 条 5 項(旅客の遅延及び手荷物関係))では、逆に、坂本=三好・前掲注(29)231 頁及び藤田ほか編前掲注(32)319 頁〔伊藤雄司〕は、ヘーグ議定書の採択会議にて既に主観説で決着しているとしています。

34 重田・前掲注(19)69 頁はこれが諸外国の大勢と異なると指摘していますが、この点につき更に詳論した同一著者の論稿(重田晴生「故意又は認識ある無謀行為(intention/recklessness with knowledge)の法律構成」平出慶道先生・高窪利一先生古稀記念『現代企業・金融法の課題(上)』313 頁(信山社出版、平成 13 年)328頁)では、主観説は、英国のほかオーストラリア、イタリア、スイス、アメリカ等、客観説はフランスのほかドイツ、韓国、ギリシャ等で採用されていると指摘されています。また、藤田勝利「国際航空機事故補償制度の現状と課題―名古屋空港における中華航空機事故の補償問題を契機として―」菅原菊志先生古稀記念『現代企業法の理論』519頁(信山社出版、平成10年)545頁及び藤田編・前掲注(32)180~181頁[同]は、ワルソー条約ハーグ議定書における解釈について、世界には2つの潮流があり、英国に代表される判例は行為者の認識を基準におく主観説を支持し、フランスに

ハーグ議定書の該当条項(25条)に関する裁判例(「中華航空機事件判決」)とも異なります 35。また、ある有力学説は、現実の認識(主観説)を基本としつつ、余りにひどい場合は認識すべき場合も含む(客観説)と解すべきであろうと説いています 36。他方、英国判例における解釈は、やはり主観説(actual knowledge を要する)であるようであり、しかし実際は行為の危険の明白性の度合いが高ければ高いほど当該主観が推認されるという関係に立つと説明されています 37。前者は、額面通り受け取れば、結局どちらでしょうかと問いたくなりますが、その実質的問題意識は、後者と同様であり、条約文言上は主観説によらざるを得ないが、そもそも認識なるもの(それ以前の故意もそうですが)は主観的事実であり、当人の自白がない限りは状況証拠から推認するしかない以上、客観的な行為の悪質性(無謀性の程度)により、主観が推認されるという関係には確かに立ち、その意味では状況次第で判断過程の実質は客観説的にならざるを得ないということかもしれません。

以下、本邦の具体的な裁判例2件を検討します。

一つ目の中華航空機事件判決は、名古屋空港着陸直前の墜落事故に関しその際の副操縦士の 操縦が認識無謀行為とされた例ですが(前記のとおり使用人の認識無謀行為も航空運送人の責任 阻却事由とされていました)、関連条項の制定経緯を詳細に分析したうえで前者(主観説)を採用し ています。そして、事実認定として副操縦士には正に損害発生のおそれの認識があったと認識して責任 制限を否定しています。但し、当該事例で想定される損失とは旅客機の墜落事故による自分を含む乗 員乗客の死亡という損失ですから、当該副操縦士は、自分も死ぬおそれがあると現に認識しながらその おそれのある無謀な行為をした、そして亡くなったのだという、敢えて言えば死者に些か酷な、極めて異例 な認定です。判旨が認定した副操縦士の問題の操縦は、名古屋空港への着陸進入時に「操縦輪の操 舵が極めて重い状態であったにもかかわらずオートパイロットに反して操縦輪を押し続けた」という行為です が、前提として、操舵が極めて重い状態にあるということは、通常は機体がアウトオブトリムとなり(安全の ため最も大事である機体のトリムが失われている)危険な状態となっていたことを意味し、副操縦士もそ のことは当然認識しており、更に、この時オートパイロットは誤ってゴーアラウンド(着陸やり直し)モードに 入っていたのですが、その状態でオートパイロットに反して操縦輪を押す行為が更にアウトオブトリムの状態 を招く危険な行為であることも認識していたはずだと認定しています。それゆえ、「副操縦士が操縦輪の操 舵が極めて重い状態であったにもかかわらず、オートパイロットに反して操縦輪を強く押し続けた行為は、 損害が生ずるおそれがあることを認識して行った行為であると認めるのが相当である。」というのです。では なぜ副操縦士はそのようなことをしたのか? 判旨によれば、「経済的・時間的コストのかかるゴーアラウンド を回避して自らの失敗を挽回しようと、あえて操縦輪を強く押し続け、進入を継続するという行為を行った ものであって、その際、副操縦士は、機体を進入経路に戻すことのみを優先し、機体をイントリムの状態 に保つという最も基本的な役割を放棄していたといわざるを得ない。このように、副操縦士は、乗客の生

代表される判例は思慮分別のある人間を基準におく客観説をとっていると整理しています。残念ながら筆者にはこれらを検証する能力はありません。

³⁵ 名古屋地判平成 15 年 12 月 26 日判例時報 1854 号 63 頁

³⁶ 落合·前掲注(15)105 頁

³⁷ Griggs *et al* (n 25) 38。なお、中村 = 箱井・前掲注(19)108 頁は、主観説によったとしても、個人の認識はこれを推認するほかないのであるから、何れによっても通常は大きな違いは生じないであろうと論じています。

命財産を安全に運送するという最も基本的かつ重要な義務を無視し(引用者注:実は自分の生死にも直結する筈ですが!)、墜落のおそれのある行為であることを認識しながら、オートパイロットに逆らい、あえて(中略・当該行為)を継続しようとしたものであって、かかる行為は、まさに無謀というほかない。」と。もとより筆者にはこの事実認定の当否を評価する能力はありませんが、かなり極限的な事例であるといえましょう 38。

二つ目は、Erna Oldendorff 号事件決定で、本決定はこの点についての具体的事例を提供すると いう意味でも重要裁判例です。本件は、本船のエアドラフトが瀬戸内海の橋(大島大橋)の下を通過 するに十分でないにもかかわらず通過しようとしたため橋桁を損傷し、本州と周防大島を結ぶ水道管を破 壊するなどして大きな損害が発生した事故ですが、二等航海士は、航海計画を策定する際に ECDIS (電子海図)上の大島大橋に関する警告を見落とし更に ECDIS にある高さチェック機能を利用してい ませんでした。途中港で交代した船長も前任船長が確認済との説明に基づき(実際は詳細確認されて いませんでした。)自身では詳細確認をせぬまま当該航海計画を承認しました。しかし一番の問題は、 船長は、航行直前に橋の灯火を認めた際、橋桁に接触するおそれがあることを認識し(本船クレーンの 高さは約 34~35 メートル、本船で一番高い後部マストの高さはアンテナを入れて約 42 メートルもあり ましたが、当時橋の下部までの高さは約 33 メートルで、可航高は 24~30 メートルとされていました。)、 橋の高さの確認を航海士に命じましたがすぐには判明せず、にもかかわらず、船長は、調査完了まで減速 させることを考えたものの、圧流も懸念されたことから、結局そのまま本船を進行させ、その結果衝突してし まったという点にありました。判旨は、最後の船長が接触のおそれを認識したにもかかわらず回避行動をと らなかった点を捉えて、船長による認識無謀行為との「判断はあり得るところである」と述べています。この 判旨が、文字どおり「あり得る」との可能性を示唆したに過ぎないか、傍論ながら(船主による船主責任 制限手続申立に対する抗告事件ですので船主に認識無謀行為があるかどうかが一義的な争点です。) 認識無謀行為を認めたと読むのかは、評価が分かれるところでしょう。しかし何れにしても、本件は、おそら く日本海事判例で初めて認識無謀行為が認められかねない一事例を提供したものであり、且つ、その認 定において(主観説・客観説の対立には一切言及がないものの)正に船長の認識という「主観」を根拠 として認定している点は注目に値します。

条文解釈上の細かい論点は、その他にもいくつかあります。

まず、損失発生のおそれを認識しながら云々という場合の「おそれ」とはどの程度のものをいうかという点があります。原語が would probably である以上、程度はともかく蓋然性であり単なる可能性では足りないと解されます 39。また、「損害」とは実際に生じた特定の損害であること(そこまで特定した損害のお

 $^{^{38}}$ 因みに、墜落の直接の原因は、最後の段階で機長が操縦を交代し、着陸をやり直すべく推力を増加したので、機首が急激に持ち上がって失速したこととされています。しかし、認識無謀行為該当性が問題となったのは危険を不可避にした副操縦士によるその前の継続的な操縦輪押し下げでした。もっとも、本事故については、運輸安全委員会の報告書も公表されており、そこでは原因を構成する連鎖的又は複合的要素として 12 項目が挙げられ、その中では操縦士らの操縦の不適切への言及もありますが(95~96 頁)、判旨と異なり副操縦士が墜落のおそれがあることを現に認識しながら無謀な操縦をしたとの指摘はありません(https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/96-5-B1816.pdf 最終閲覧令和 3 年 3 月 18 日)。

³⁹ 落合·前掲注(15)105 頁、戸田=中村編·前掲注(17)293 頁〔佐野彰〕、稲葉=寺田·前掲注(18) 116 頁、重田·前掲注(19)69 頁、中村=箱井·前掲注(19)107 頁

それの認識)を要するか、それとも当該損害と同種の損害(のおそれの認識)で足りるかです。後者であると解されていますが ⁴⁰、英国での解釈ですが、HVR では「損害(damage)」、LLMC 条約では「当該損失(such loss)」という語がつかわれていることに着目して、両者では広狭に差があると論じるものもあります ⁴¹。もっとも、これら何れの論点についても、実際の事案でどの程度差異をもたらすかは定かではありません。くりかえしですが、むしろ、認識無謀行為を重過失と紙一重であるといった捉え方をすることにより、認識という要件の検討の視点が欠落すること自体がより大きな問題であろうと思います。

最後に、やや次元の違う論点として、認識無謀行為の証明責任という問題があります。この点は、関連条約の原文に if it is proved とある以上、最終的には、阻却を求める債権者側にあることは文理上明白です。学説も基本的にはこれに賛同していますが ⁴²、他方で制限手続の申立てに際しては、申立人(多くは船主)側で、制限債権額が責任制限額を超えることを疎明する必要がある関係上(船責法 18条)、認識無謀行為のないことが一旦船主により疎明される必要があると解される点も注意が必要です ⁴³。Erna Oldendorff 号事件決定も、申立時の疎明の必要性に言及したうえ、条約文言に鑑み最終的な証明責任は債権者にあると判示しています。

(5) 海外の判例及び国際的動向

ここまでは、原則的に日本の学説判例に限定して説明をしてきました。しかし、認識無謀行為が国際条約の国内立法における概念である以上、国際的動向にも意を払う必要があります。そして海外には現に認識無謀行為を認めた判例もあります。以下、筆者に可能な限りで簡単に解説します。

この観点から特記すべき判例は、1999 年 12 月にフランス沖で発生した Erika 号油濁事故に係るフランス破毀院 2012 年 9 月 25 日判決(「**Erika 号事件判決**」)と、2002 年 11 月に発生した Prestige 号油濁事故に係るスペイン最高裁 2016 年 1 月 14 日判決(「**Prestige 号事件判決**」)です ⁴⁴。何れも 1992 年 CLC 条約の解釈をめぐるものです。

Erika 号事件判決は、本船傭船者の親会社たる石油会社(TOTAL)と本船の船級協会 (RINA) について、一方では 92 年 CLC の 3 条 4 項 (油賠法 3 条 4 項相当) にいう関係者として原則的には船主への責任集中により免責され得る者であるとしつつも、結論的には両者それぞれに認識無謀行為を認定し、責任集中の例外として彼らの責任を認めています。もっとも、その具体的根拠は、筆者が参照し得る IOPC Fund の英文報告書からは(判決原文の英訳や日本語訳は参照し得てい

⁴⁰ 稲葉 = 寺田・前掲注(18)116 頁、重田・前掲注(19)69 頁、中村 = 箱井・前掲注(19)106 頁

⁴¹ Griggs *et al* (n 25) 35

⁴² 谷川・前掲注(9)71 頁、谷川・前掲注(15)85 頁、受川・前掲注(16)195 頁、久留島・前掲注(17)577-579 頁(但し LLMC の文言と無関係の理由付)、稲葉 = 寺田・前掲注(18)117~118 頁、重田・前掲注(19)70 頁、中村 = 箱井・前掲注(19)109 頁、菊池・前掲注(20)96 頁、田村諄之輔 = 平出慶道編著『現代法講義保険法・海商法』174頁〔平出慶道〕(青林書院、補訂第2版、平成4年)

⁴³ 稲葉=寺田·前掲注(18) 118 頁

⁴⁴ 両事故の概要については、小林寛『船舶油濁損害賠償・補償責任の構造―海洋汚染防止法との連関―』70~78 頁(平成 29 年、成文堂)。同書では両事故の説明は何れも IOPC Fund の報告書(IOPC Fund, Incidents involving the IOPC Funds 2013, pp. 6-11)に依拠したと説明されていますが、その出版時期の関係から Erika 号事件に関するスペイン最高裁判決への言及はありません。

ません)、前者が傭船前の検船実施(vetting operation)の軽率さ(imprudence)につき有罪とされたこと、後者が証書更新前の検査に関し専門家としての基準を下回ったという理由でその更新の軽率さにつき同じく有罪とされたこと、従ってそれらが無謀と言えるレベルであると判断したとは推認されるものの、別個の要件である認識について、どのような解釈及び具体的認定を行ったのか、あるいは両者一体として認定したのか、更にそもそも両者とも法人のはずですが、誰の行為を基準とするかについてどのような解釈及び適用をしたのかは、定かではありません45。

Prestige 号事件判決は、船主の認識無謀行為を認め責任制限を否定したもので、英訳が IOPC Fund の website で参照可能です。それによると、事故を惹起した本船右舷の亀裂は本船の構造上の 欠陥に起因していました。本船の書類関係は問題なく、船級関係証書も取得されていたものの、他方で は本船(26 歳の老朽船)は、BP 等一部荷主の検船には不合格となっており、本船の管理や計画運 営に必須な一部の国や港への入港は既に制限されていました。また本船の運航設備には重大な欠陥も ありました。判旨は、それら諸事実からは、別段の合理的な説明ができない限り、船主は本船の状態を 知っていたと推認するのが論理的である、船主が本船構造やその修理の現状を知らなかったと合理的に 考えるのは困難であると述べています。更に判旨は、船舶管理会社社員某の、船主は本船の状態を知 っておりその前の航海が最後の航海になるはずだったとの証言に言及したうえ、しかし実際は、もう一航海 (事故が発生した航海) を追加することが、途中での悪天候遭遇が予想されたにもかかわらず決定され たのであって、それは船主に「慎重さや注意が凡そ欠けていたこと」を示すと判示しています。要すれば判 旨は、これらの諸事実等から船主の無謀と認識を認めたわけです。ただ、船主の中の誰の認識が基準か という点までは明言していないようです 46。また、CLC 条約では、債権者は保険者に直接請求できる(7 条 8 項 1 文) 反面、仮に船主に認識無謀行為があり責任制限できない場合であっても、保険者は別 途責任制限を援用できるので(7 条 8 項 2 文)、仮に船主が責任制限できなくても、船主保険者に 対し当該限度額を超えて PI 保険契約上の限度額までの賠償が命じられるということはないはずなのです が 47、判旨は、船主が責任制限できないことを前提に、船主保険者 (London Steamship) に対し ても保険契約上の限度額(10 億米ドル)までの賠償を命じています。理由として、現に船主保険者が 出廷して防御しなかったことを指摘しつつ、保険証券上は船主責任を証券上の限度額まで填補すること になっており且つスペイン国内法が保険者に対する直接請求権を認めていること等を挙げています 48。

何れも、外国の最終審の判決ですから、当該判決の軽々な批判は厳に慎む必要がありますが、他方

⁴⁵ IOPC/OCT12/3/5/1, paras. 2.6-2.9、IOPC/APR13/3/3, paras. 4.10.2-4.11、IOPC Fund, Incidents involving the IOPC Funds 2013 pp. 9-10 参照。本判決は、刑事事件判決の一部として関係者の 民事責任を併せて判示しているようであり、認識無謀行為の具体的論拠と目される部分の要約は、これら報告書上は、 刑事責任に関する説明箇所にあります。なお、日本語による紹介として Gard News 210 号 18 頁 (May/July 2013; www.gard.no/Content/20735567/GN210 - web.pdf 最終閲覧令和 3 年 3 月 18 日)参照。

⁴⁶ https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/10/Prestige_Judgment_January_2016_e.pdf の Para. 67, pp. 131-133(最終閲覧令和 3 年 3 月 18 日)、要旨につき IOPC/APR16/3/2, paras. 5.13.4-5.13.5

 $^{^{47}}$ 加えて船主の「悪意(wilful misconduct)」があった場合は保険者免責とも規定されています(7条8項3文)。 これら CLC 条約の規定内容は油賠法でも同じです(15条1項本文、3項、1項但書)。 なお認識無謀行為とこの悪意の異同も問題となりうることにつき、前掲注(32)参照。

⁴⁸ 前掲注(46)Paras. 68-69, pp. 133-138、要旨につき IOPC/APR16/3/2, paras. 5.13.6-5.13.7

で、元々認識無謀行為は、前述のとおり事実上 Unbreakable なものとして策定された経緯がありますから、これが、これらのような重大事件で現に break(責任制限阻却)されたということが、関係者に大きな驚きを以て迎えられたことは想像に難くありません。責任制限阻却が現に認められると(まして保険者も責任制限又は免責が認められないとすると)、それは、関係する船主やその保険者自身にとって問題というだけではなく、その結果としての賠償額は極めて巨額になり得るところ、船主や PI 保険者の保険は、一定額以上の責任については世界の主要 PI 保険者からなる国際 PI グループによるプール及び再保険というシステムを通じてつながっていますから、巨額賠償は世界中の主要 PI 保険者及び船舶所有者(元来 PI 保険は船主の相互保険です)の事業運営に影響を及ぼします。更に、これら両事件のようなタンカー油濁の場合には、CLC条約による責任制限と表裏一体の関係にある FC条約に基づく国際油濁補償基金(IOPC Fund)による補償(その資金の拠出者は船主ではなく石油会社です)の範囲にも甚大な影響を及ぼします 49。本稿の主題からはずれますが、国際 PI グループは、Prestige 号判決が保険者について責任制限額までではなく保険証券上の限度額までの直接責任を認めたことについて、CLC条約違反として批判する態度を明らかにしており、判決直後の IOPC Fund の会合でも、この点について多くの議論がされたようです 50。

そのような状況の中で、最近、国際海事機関法律委員会(IMO Legal Committee)が、関連条約の統一的解釈に関する文書作成の検討を開始しました。2019年3月開催の第106会期に先立って、一部の国と国際PIグループ及び国際海運集会所からIMO条約上の船主の責任制限阻却事由に関する統一的解釈についての何らかの新規成果物 (new output)を作成することが提案され51、同会期では、条約解釈は締約国裁判所の権限であるとして消極的な意見もあったものの最終的に当該提案が承認されました52。提案文書には具体的事件名は明示されておらず、かわりに、油濁関連条約で事実上阻却不可能な責任制限阻却が導入されたのは厳格責任及び責任集中や強制保険の受け入れとのバーターであったこと、不統一な解釈は支払額の混乱や不安定を招き極めて望ましくないだけでなく、いくつかの過去の事件からはそれにより求償に関する法的係争が不必要に長引き債権者を害しまた迅速な支払という目的に却って反することが示唆されるといった指摘がされるに留まりますが53、その実質的契機はPrestige号事件判決ではないかと言われています54。これを受けて、一部の国と前記2団体から、「自己の」故意又は認識無謀行為の概念を採用した1976年LLMC採択に係る作業文書(Travaux Préparatoires)を詳細に検討し当初の立法趣旨を明確にした報告書が提出され55、2020年11-12月の第107会期では、法律委員会内に通信部会を設立し、責任制限が適用され

⁴⁹ 藤田友敬「統一私法条約の実施 - 国際油濁補償基金を例に一」北大法学論集 65 巻 2 号 390 頁以下(平成 26 年)は、責任制限阻却事由とは別の点に関するものですが、CLC/FC 条約の解釈が不統一であった場合に条約体制の維持自体に問題が生じ得ることをいくつかの具体例の指摘を通じて論じています。

⁵⁰ IOPC/APR16/9/1, paras. 3.2.24-3.2.42、日本語による紹介として、中村秀之「プレスティージ号の事故―スペイン最高裁判決の影響」平成 28 年 6 月 2 日本海事新聞 4 面

⁵¹ LEG106/13

⁵² LEG106/16, paras. 12-13

⁵³ LEG106/13, paras. 4, 8, 16-17 等

⁵⁴ 中村秀之「IMO 法律委員会の最近の動向」令和元年 6月 27日本海事新聞 4面

 $^{^{55}}$ LEG107/9, LEG107-INF.5。但し IMO の website では、これらに対する事務局コメント LEG/9/2 は公表されているものの、前二者は公表されていません。

ない場合の考え方を整理するとともに、その文書形式についても検討することが合意されました 56 。2021年7月開催予定の第 108 会期でさらに審議されることになっています 57 。

なお、前記油濁関係事件とは別に、2016 年に英国で、船舶所有者の故意を認めて責任制限阻却を認めた裁判例が出され、英国において LLMC 条約下で初めて責任制限阻却を認めた例として大きな話題を集めましたが 58、これは保険金目当てに船舶所有者が船機長に指示して故意に船舶火災を生じさせ沈没させたという事案で、主眼はその事実認定の当否にあるように思われます。当該判例では、故意ありとされた船舶所有者は法人であるところ、誰の行為を以て法人の行為と考えるかの具体的基準の議論はされていませんが、本件では、当該船舶所有者は唯一の株主兼取締役が A 氏がであり事実上A 氏の個人企業なので、その点を論ずる必要がなかったものと思われます。そのうえで各種状況証拠から正にその A 氏に故意あり (従って法人の故意あり) と認定して責任制限阻却を認めています 59。

4. 結語

以上、重過失及び(故意又は)認識無謀行為の意義について、長々とご説明しましたが、ここで気づくのは、それら両概念とも、その一般的な定義なり文言の素直な読み方と、実際の適用の在り方が、どうしても食い違いがちになるように思われるという点です。大胆を承知で私見を述べれば、その理由は、現に事故等が生じ債権者側には損害(場合によっては甚大な損害)が発生しているのに、かつ、現に船主なりその被用者たる船長・船員には過失が認められそうなのに、その賠償を制約するというのは、やはり被害者救済の観点から違和感が生じることがあり、具体的な案件処理にあたって関連条項を適用する場合も暗黙裡にそれに引きずられがちになるからであるように感じられます。

だとすると、文言及び立法趣旨に即した解釈を求めるためには、当該事案における被害者保護とのバランスを考慮しつつも、なおこれら概念の立法趣旨及び存在理由への理解を繰り返し求める努力が求められます。特に認識無謀行為については、現にそれは色々な場面で行われていますが、単に船主、運送人その他の業界関係者ないし海運業を保護する立法ではなく、それは責任制限の阻却を事実上不可能(unbreakable)とすることを通じて合理的コストでの保険手配を可能にするためのものであって、全体としてみればむしろ被害者保護にも却って資すること、何より国際条約に基づく体制であって一国限り

⁵⁶ 国土交通省海事局「船主責任制限条約の統一解釈の策定を開始〜国際海事機関(IMO)第 107 回法律委員会(LEG 107)の開催結果概要〜」令和 2 年 12 月 4 日 Press Release、中村・前掲注(30)参照。なお、ここで文書の形式云々とあるのは、国際公法(条約法に関するウィーン条約)上の観点から、具体的な成果物の決定方式としては何が適切か(総会若しくは法律委員会決議か又は締約国会議で採択するか)という問題があるからであろうと思われます。この点は第 107 会期に先立ち IMO 事務局が提出した文書(LEG 107/9/2)で指摘されています。

⁵⁷ LEG108/1, para. 8

⁵⁸ Kairos Shipping v. Enka (The "Atlantic Confidence"), [2016] EWHC 2412 (Admlty)、日本語による解説として、田中庸介「判批」法と政治 69 巻 2 号 II 381 頁以下(平成 30 年)参照。また、これとは別に、フランスでは、1991 年 3 月に発生した石油タンカーではなくバルカー(Heidberg 号)の桟橋衝突事故について船長のみならず船主の認識無謀行為が争われ、下級裁判所段階ではそれが認められたが、紆余曲折のうえ最終的に 2015 年 9 月に至り破毀院がこれを否定し責任制限を認めた例があったと報告されています(https://www.hfw.com/Limitation-of-liability-HEIDBERG-the-end-of-a-24-year-story-October-2015 最終閲覧令和 3 年 3 月 18 日)。

⁵⁹ Teare 判事は、判旨末尾で A 氏即ち船主の alter ego に故意ありというにとどまっています。

で採用の是非を云々すべき問題でないことへの理解を求め、さらに制限額自体も逐次の条約で可能な限り引き上げられてきており、日本はそれに率先して加入していること等の啓発も必要であろうと思います。これら概念は、勿論、個別当事者間の契約(業務委託に関する基本契約等)における例外事由として採用することもできます。しかし、その採否及び範囲については、元来それらが法律や条約で用いられている概念であることに鑑み、上記で縷々述べたような法律や条約における該当概念に関する解釈を正しく理解したうえで採用の是非を考えることが望ましいでしょう。

【ここに示された意見は著者の個人的意見であり著者が属する法人や組織の意見ではありません。】