
論 説

双方過失による船舶衝突と積荷に対する損害賠償

清 水 耕 一

1. 問題設定

船舶衝突が、衝突船双方の船員の過失によって生じ、双方の船舶にある積荷、無過失の第三者船またはその船舶にある積荷や旅客等に損害を与えた場合には、商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）の適用の有無が問題となる。商法 788 条は、双方の船舶の船員の過失によって衝突した場合、裁判所は、双方の過失の軽重を考慮してその衝突によって生じた損害の賠償責任とその額を定め、判定することができないときは、各船舶の所有者が等しい割合でこれを負担する旨を定めている¹⁾。すなわち、商法 788 条は、船主間の責任分担について、裁判所が被害者の過失を裁量的に考慮するのではなく（民法 722 条）、各自の過失の軽重を必ず考慮して損害の分担を定め（比較過失主義・過失割合主義）、過失の軽重が定められないときには平分する（損害平分原則）と規定した²⁾。

平成 30 年商法改正の法制審議会では、

(1) 船舶衝突統一条約 4 条 2 項（船舶もしくはその積荷又は船員、旅客そ

1) 平成 30 年改正前 797 条までは、双方の船舶の船員の過失によって衝突した場合に、双方の過失の軽重を判定することができないときは、その衝突によって生じた損害は各船舶の所有者が平分してこれを負担すると定めていた。旧法は、現行法と実質的な変更はないが、過失の軽重により責任を定めるとの明示的な規定ではなかった。

2) わが国が批准している船舶衝突統一条約 4 条 1 項も同じ内容の規定である。共に過失ある場合における各船舶の責任の割合はその各自の過失の軽重による。もし、状況によりその割合を定めることができないときまたは過失が同等と認められるときには責任は平等とする。

の他船舶内に在る者の手荷物その他の財産に生じた損害は第三者に対して連帯することなく過失割合に応じ過失ある船舶においてこれを負担する)との整合性、

(2) 非運送船主が荷主に損害額全額を賠償したときには、非運送船主から運送船主への求償により、運送船主が荷主に対して主張しうる航海過失免責条項³⁾の意義が失われる問題の回避、

という理由から、「船舶、積荷又は船舶内に在る者の財産に生じた損害に限り、連帯債務とせず、各船主の負担部分に応じた分割債務とする旨の規律」が提案されたが、被害者保護の観点から、この提案は最終的には取り下げられた⁴⁾。

従って、衝突した船舶に在る積荷または旅客、第三船等との関係については直接の定めがないので、この場合にも商法 788 条が適用され、各船主はそれぞれの過失割合に応じて公平に損害を分担するのか(分割責任主義)、あるいは、民法 719 条が適用され、過失ある船舶の所有者が連帯して被害者に対して責任を負うかが問題となる⁵⁾。

本稿では、この問題について、判例・学説、改正法の議論およびドイツ法の状況を整理したのち、若干の考察を行う。

2. 判例

双方過失による船舶衝突と積荷に対する損害賠償についての判例は、大

3) 国際海上 3 条 2 項：国際海上物品運送人は、船長・海員・水先人・その他の運送人の使用する者の航行もしくは船舶の取扱いに関する行為により生じた損害については、損害賠償の責任を負わない。外航船については、わが国はヘグ・ヴィスビー・ルールを批准しているため、その国内法化法である国際海上物品運送法の規定と異なる取り決めをすることは許されないので、航海過失免責条項を契約当事者は排除できない。内航船への適用については、平成 30 年商法改正でも議論にはなったが、航海過失免責規定の導入は見送られ、当事者が同条項を契約の中で取り入れた場合に限り適用される。内航船の実務では、同条項を事実上導入している場合が多いようであるが、導入していない場合もあるという。

4) 商法(運送・海商関係)部会資料 [5] 2 頁・[9] 3 頁、箱井崇史「海商(船舶衝突、海難救助、先取特権)ジュリスト 1524 号 40 頁。

5) 商法 690 条により、船舶所有者が船員の使用者として損害賠償責任を負う。

審院判決明治 44 年 11 月 6 日（民録 17 輯 627 頁）がある。

事実の概要は、以下の通りである。

訴外荷主 A らは、訴外海上運送人 B（運送船主）に米などの海上運送を委託したが、それを積載した B の所有船 B' 丸は、函館港から青森港に向かう途中、Y（被告・控訴人・被上告人・非運送船主）の所有船 Y' 丸と両船船長の過失により衝突・沈没したため、運送品は全損となった。A らとの間で貨物海上保険契約を締結していた保険者 X（原告・被控訴人・上告人）は、被保険者である A らに保険金額の全額を支払い、保険の目的たる運送品の委付を受けた（現在、委付は行われていないが、保険代位（保険 25 条）により、X は A らに保険金を支払うことで、A らの B と Y に対する損害賠償請求権を取得する。）。そこで X は Y に対して民法 719 条による B との共同不法行為として、連帯して損害賠償責任があると主張した。これに対して、Y は、その衝突が両船船長の共謀によるものではないから、共同不法行為ではなく、運送品の損害は商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）により双方の船主において過失の軽重に応じた割合をもって分担するか、または平等に分担すべきものであると主張した。

第一審（函館地判〈判決日不詳〉新聞 660 号 13 頁）は、商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）が、船主間において生じた損害の公平な分担を定める規定であること、第三者が損害を受けた場合においては、一般不法行為の責任に比べて船主の責任を軽減すべきではないことを理由として同条の適用を否定した。また、衝突について両船船長の共謀もなく、共同行為者の中のいずれが損害を加えたかを知ることができない場合にも該当しないとの理由で、民法 719 条 1 項の適用を否定した⁶⁾。そのうえで、他人の権利を侵害した者はそれを賠償すべきであって、X に生じた損害は、いずれか一方の過失がなかったならば発生することが

6) なお、共同不法行為は、行為者の不法行為を為すべき意思の連絡があることを要しないという判例が確定している。大判大正 2・4・26 民録 19 輯 281 頁、大判大正 2・6・28 民録 19 輯 560 頁。

なかったので、民法 709 条に照らしてその過失はいずれも全部の損害を発生させたというべきであり、両船の過失に軽重があったとしても、各自その損害の全部について責任を負担すべきであるとして両船主の連帯責任を肯定した。

これに対して、第二審（函館控判明治 44・3・9 新聞 705 号 25 頁）は、商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）が「衝突ニヨリテ生シタル損害」とのみ規定し、その損害の範囲については何らの制限を設けていないことから、船舶のみならず積荷等に生じた損害をも含むと解し、荷主等に対する船主の責任関係をも規定していると判示した。

上告理由によれば、商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）は、船主間の関係にのみ適用されるのであって、過失のない第三者に対する責任関係を定める場合に適用することはできないという。

判旨は以下の通りである。

「船舶カ双方ノ船員ノ過失ニ因リテ衝突シタル場合ニ於テ双方ノ過失ノ軽重ヲ判定スルコト能ハサルトキハ其衝突ニ因リテ生シタル損害ハ各船主平分シテ之ヲ負担スヘキコト商法 650 条（現 788 条）ノ規定スル所ナリ而シテ此ニ所謂損害中ニハ積荷ニ関スル損害ヲモ包含スルモノト解スヘキヲ以テ一方ノ船舶ニ積載シタル荷物ニ損害ヲ生シタルトキハ各船主ニ於テ之ヲ平分シテ負担スヘキコト多言ヲ要セス然レトモ其損害ノ分担ハ衝突シタル船舶ノ船主間ニ於ケル関係タルニ止マリ各船主ノ被害荷主ニ対スル責任ハ此法条ニ依リ平分セラルルモノニ非ス換言スレハ商法 650 条（現 788 条）ハ衝突ニ因リ生シタル損害ノ負担ニ付各船主間ノ関係ヲ規定シタルモノニシテ被害荷主ニ対スル関係ヲ規定シタルモノニ非ス惟ウニ船長其他船員カ其職務ヲ行フニ当リ他人ニ加ヘタル損害ニ付テハ船主ハ商法 544 条（現 690 条）ノ規定ニ依リ之レカ賠償ノ責ニ任スヘキモノニシテ此賠償責任ハ其損害カ適々他船ノ船員ノ共同過失ニ基因シタルカ為メ軽減セラルヘキ理アルコトナシ此ノ如キ場合ニハ各船主ハ被害者ニ対シ互ニ全部ノ責任ヲ負フヘキモノト為スヲ法理ノ当然トス若シ夫レ海運業奨励ノ為メ各船主ノ責任ヲ軽減スル必要アリトセハ須ラク明文ヲ以テ之レカ規定ヲ為ササル

ヘカラス然ルニ商法 650 条（現 788 条）ハ単ニ双方船員ノ過失ニ因ル衝突ノ損害ニ付キ各船主平分シテ之ヲ負担スヘキコトヲ規定シタルニ過キサレハ之ヲ以テ 544 条（現 690 条）ニ対スル例外規定ト為シ被害荷主ニ対スル關係ニ於テモ其責任ハ各自ノ間ニ平分セラルルコトヲ規定シタルモノト解スルコトヲ得ス何トナレハ是レ一方ニ於テ与ヘタル要償ノ權利ヲ他方ニ於テ削減スルモノニシテ最モ明確ナル法律ノ規定ヲ必要トスレハナリ果シテ然ラハ商法 650 条（現 788 条）ハ被害荷主ニ対スル關係ニ於テハ其適用ナク各船主ハ民法 719 条 1 項ニ依リ各自連帯シテ賠償ノ責ニ任スヘキモノトスルヲ至当トス」

判旨では、商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）は、衝突により生じた損害の負担について、各船主間の関係を規定したものであり、積荷に対する関係には適用がないとした。そして、積荷に対する関係では、各船主は、民法 719 条に基づき共同不法行為者として、連帯して損害の全額について賠償責任があるとした。本判決は、この点を認めた最初の大審院の判決である⁷⁾。

3. 学説の状況

3.1. 商法 788 条不適用説

被害者保護の観点から、商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）は、衝突船舶の船舶所有者間の内部関係に適用される規定であり、第三者に対する責任について定めたものではないと解するのが通説である（商法 788 条不適用説、民法 719 条適用説ともいわれる）⁸⁾。①

7) 大阪地判大正 3・7・31 新聞 963 号 27 頁、東京控判大正 15・7・22 新聞 2634 号、小島孝「双方過失による船舶衝突の責任」商法の争点Ⅱ 308 頁（有斐閣、1993 年）。判例評釈として、佐藤幸夫・別冊ジュリスト 55 号 182 頁・121 号 198 頁、金澤理・別冊ジュリスト 15 号 148 頁・42 号 148 頁、川又良也・別冊ジュリスト法学教室 6 号。

8) 松波仁一郎『松波私論日本海商法』951 頁（有斐閣書房、1917 年）、小町谷操三『船舶衝突法論』135 頁（岩波書店、1949 年）、箱井崇史編『船舶衝突法』97 頁（成文堂、2012 年）、松田忠大『船舶衝突責任法の課題と展開』20 頁、箱井崇史「双方過失による船舶衝突における運送船主と非運送船主の責任関係」曹時 69 巻 4 号 979 頁。

不法行為による損害発生について無過失の第三者が、偶然利用した船舶と相手船との双方過失の割合によって船主の損害賠償責任が軽減されるといふ不利益を受ける理由はなく、そのような例外を認める必要があるときには明確な規定を要する。②旧商法の立法経緯が示されているロエスエル草案 996 条では、荷主には分割責任は適用されず、各船主は荷主に対して損害の全額について連帯責任を負うとの説明がなされている⁹⁾。③船舶衝突統一条約 4 条 2 項による「船舶内に在る財産損害」を超えて、さらに旅客や第三船の損害についても分割債務とすることには合理的理由が欠如している。確かに分割債務の適用範囲を解釈で確定することは困難である。後述するドイツ法は、同条約 4 条 2 項を国内法化することで（商法典 571 条）、明確に「船舶内にある財産損害」に限定している。④船主は責任制限により保護される一方で、荷主は、債権額が分割されてから責任制限手続きに参加したとき、とくに他の制限債権者がいる場合には過大な不利益を被る可能性がある¹⁰⁾。箱井教授は、具体的事例を挙げて論証している。連帯債務責任に基づく損害額全額に対する責任制限の金額と分割責任に基づく損害額に対する責任制限の金額とでは差異が生じる。実務上の処理の簡便性に対する大きな欠点ではあるが、どこからが許容できないほどの被害者の不利益になるのかという基準の策定は困難であろう。⑤旧民法 437 条の削除とともに連帯債務者の一人との間の免除と求償権（民法 445 条）との整合性がとられる。各船主は内部関係において自己の過失に応じて損害を負担することになり、負担部分を超えた額については相手船主に求償できる。⑥内航運送の実務では航海過失免責を合意していない場合や⑦荷主が求償負担する双方過失衝突約款により (2) の問題を回避できることなどを理由とする。

なお、法条競合説をとる立場から、運送中の積荷・旅客に生じた損害について、当該運送船主の不法行為責任は否定され、単に債務不履行による

9) ロエスエル『商法草案・下巻（復刻版）』744 頁（新青出版、1995 年）。

10) 箱井崇史、前掲論文 999 頁。

責任のみが認められ、この場合に共同不法行為は成立しないとの主張もみられる¹¹⁾。もっとも、運送船主の債務不履行による損害賠償責任と非運送船主の不法行為による損害賠償とは一個の同時的現象である船舶衝突という事実によって生じ、損害発生について両船主の過失が競合しているのだから、損害負担関係について共同不法行為の場合と同様に共同過失者の連帯責任が認められるとして、結果的に請求権競合と同様に民法 719 条 1 項の適用ないし類推適用を認める。

3.2. 商法 788 条適用説

船主間の損害分担の公平性の観点から、船主と第三者との関係にも商法 788 条（昭和 13 年改正前 560 条、平成 30 年改正前 797 条）の適用を認めて、両船主の債務を分割債務と解する説がある（商法 788 条適用説¹²⁾。

①規定の適用が文理解釈上船主間に限定していない。確かにこれは旧商法の立法理由であるロエスレル草案 996 条に反する解釈ではあるが、その解釈に多くの合理性があるならば、立法の過程を無視して解釈によりこれを補うことは差し支えない。

②(1)で掲げた船舶衝突統一条約 4 条 2 項とそれに基づく諸外国での国内法化による国際的動向との調和が図られる。同条約で分割責任主義が採用された際の理由として以下のものが示されている¹³⁾。

a. 他船に加えた損害と積荷に加えた損害とを区別する理由がない。もっとも、同条約 4 条 3 項により人の死傷については連帯債務責任とされる。

b. 荷主保護は結局のところ保険者保護となるが、これは法により保護

11) 鴻常夫「双方過失による船舶の衝突」『損害賠償責任の研究（中）』642 頁（有斐閣、1958 年）。

12) 森清『海商法原論』改訂 4 版 300 頁（有斐閣、1942 年）、同「双方船員ノ過失ニ因ル船舶衝突ニ於ケル船主責任ノ分配」（法学新法 39 巻 2 号）、戸田修三『海商法』新訂増補版 250 頁（文真堂、1990 年）、重田晴生『海商法』246 頁（青林書院、1994 年）、清河雅孝「船舶の衝突」落合誠一＝江頭憲治郎編『海法大系』444 頁（商事法務、2003 年）

13) 松波仁一郎・前掲書 951 頁。なお、箱井崇史・前掲論文 981 頁では、双方過失の船舶衝突における各船主の損害の分担関係について世界的な不統一状態の是正ということ以外、分割責任主義を採用する決定的な理由は示されていないという。

する必要のないことである。すなわち、貨物海上保険が付された場合、荷主は各船主の過失割合に関係なく損害填補され、損害賠償請求関係から早期に離脱することができる。積荷損害というリスクを引き受けている保険者を保護するために、船主の連帯債務責任主義を選択する必要はない。この点から、被害者保護という法益は相対化している。③各船主が船員の過失の程度に応じて責任を負うことが公平であり、民法 427 条の分割債務原則にも適合する。これに対して、被害者保護の観点から、荷主には各船主の負担部分は明らかではなく、各船舶の過失割合が確定しない限り損害賠償を受けられず、早期解決を阻害するとの批判がある。これについては、実務的には通常貨物海上保険を荷主が付していることから、b で述べたように荷主は保護される。もっとも、保険をかけていない被害者の保護は課題である。④商法 788 条不適用説で生じる (2) の問題を回避することができる。この点は、次に検討する。

3.3. 航海過失免責条項の意義が失われる問題

(2) の問題について、非運送船主が運送船主と荷主との間の運送契約上または法律上の免責を援用できるかという議論がなされてきた。

当初の議論では、援用否定説といわれる非運送船主による免責約款の援用は否定されていた。非運送船主にとって免責約款は運送船主と荷主との他人間の契約であることから、その援用の否定は当然の結果であるとされていた¹⁴⁾。

しかし、運送船主の免責約款の趣旨が失われることは不合理であるとの認識から、援用を肯定する考え方として、a. 非運送船主による援用を認める理論構成と b. 約款を設定した当事者の合理的意思解釈から運送船主の債務の不成立とみる構成がある。いずれも両船主の共同不法行為関係を認め¹⁵⁾、両船主の不真正連帯債務の負担を前提として、免責約款を将来生じることのあるべき損害賠償債務の免除により、結果的に両船主の責任を分

14) 松波仁一郎・前掲書 957 頁。

割債務とすることによって問題の解決を図る構成である。結局とのところ、妥当な結論というのは、分割債務責任であるということを示しているのではなかろうか。

また、運送契約によって運送船主と荷主との間には一体化された特殊的関係が認められるとの認識を前提として、船主間の公平な損害分担が重視されて船主の連帯債務を制限し、それ以外の第三者とは分けて処理する考え方もある¹⁶⁾。この説は、事実上、船舶衝突統一条約 4 条 2 項につながるのではないか。

さらに、近時の理論は、分割責任主義につながる援用肯定説には欠点があるとして再び援用否定説に戻り、かつ (2) の問題を回避するために、荷主への再求償について免責を定めた当事者の意思表示による構成や不当利得返還請求とする構成がある¹⁷⁾。すなわち、運送人が運送品に関する責任を負うことになった場合に、その限りで荷主が求償に応じる意思と解釈すること、あるいは、荷主の得た賠償金のうち運送人が求償を受けた金額に相当する部分は、免責の趣旨を没却させた「法律上の原因ないし正当な理由を欠く」財産的利得であると構成する。もっとも、求償の迂遠という批判はもとより、当事者意思の合理的解釈の曖昧さや、連帯債務責任に対するものとして得られた賠償金が不当利得部分を構成するというのは、法律関係の早期の解決や被害者保護につながるのか疑問なしとはしない。

4. ドイツ法の状況

4.1. 沿革

1877 年当時の 736 条には、一方過失の船舶衝突の場合については明文化

15) 加藤正治『海法研究第 2 巻』(訂正再版) 501 頁 (有斐閣、1923 年) では、免責約款の範囲についてはじめから荷主は運送船主との関係において不法行為責任を生じさせないと解し、共同不法行為に当たらないとの意思表示を行っている。鴻常夫・前掲書 684 頁では、運送船主の本来の負担部分について荷主がその損害の危険を負担するという趣旨の意思表示を行っている。それにより、債務不履行の成立が阻却され、非運送船主の責任はその負担部分に限定されるという。

16) 松田忠大・前掲書 97 頁。

17) 箱井崇史・前掲論文 1004 頁。

されているが、双方過失の船舶衝突の場合を明確には規定していない。ここでは、船主は相手船とその積荷に生じた損害を賠償しなければならないとしたうえで、双方の船の荷主は損害賠償を分担することは義務付けられないと定められていた¹⁸⁾。それ以前の旧法下では、衝突の場合、すべての関係する価値に関する海損の中で分担されたからである。しかし、それは明文で否定された。

1897年当時の法律状況について、Alfred Sievekingによれば、以下の通りである¹⁹⁾。双方過失の船舶衝突の場合、両船舶は損害を被った積荷に対して連帯債務者として連帯して完全な損害の賠償義務を負わなければならない²⁰⁾。双方過失の場合に賠償請求権の成立を否定した1877年当時の商法典737条、およびそのような場合に過失の程度により責任を認める1897年商法典735条は、双方の船舶の賠償請求権についてのみ互いに定めることには一致するが、損害を被った積荷の賠償請求権について定めてはいない。そこで、通常、船主がその乗組員の過失のいかなる責任をも拒否する契約（免責の取決め）を積荷は運送船と締結するので、積荷は非運送船に対して請求し、そこから完全な損害賠償金を取り立てる。以前の法では、非運送船は運送船に対して求償権を有さなかった。なぜなら、双方過失の船舶間では、賠償請求権が成立しなかったからである。しかし、1907年当時の法では、非運送船は運送船に対して求償権を運送船の過失の程度に応じて請求する。運送船は、積荷に対して衝突の結果から、一この迂回により、積荷損害の負担を強制されなかったであろう—免責を主張できなかった。これは、第三者の権利に基づく抗弁であった（*exceptio ex jure tertii*）。運送船とその積荷との間の契約関係は、非運送船にはない。ところが、運送船主と積荷との間の契約を通して、運送船はその権利を第三者に縮減することはできない。双方船舶の手続きにおいて、損害分担は、過失の程度に応じて行われる。しかし、この基準により、一方の船は他方の船に衝突

18) William Lewis, *Das Deutsche Seerecht*, 1877, Art. 736, S. 82.

19) Alfred Sieveking, 1907, § 91, S. 149.

20) 「船舶」と「積荷」が主体として表現されているがそのまま紹介する。

から生じたすべての損害の賠償を請求することができる。しかし、この損害には、相手船の積荷に支払わなければならないものも属する。従って、双方の船舶の過失が平分の場合、運送契約や船に証券の中で乗組員の過失の結果から免責されたとしても（航海過失免責があっても）、運送船主は自船の積荷損害を半分負担しなければならない。

以上のように、船舶衝突統一一条約以前のドイツの古い商法では、両船主は損害を被った荷主に対して連帯債務による損害賠償責任を負担していたと考えられていたということは、一つの発見である。また、加害者間の損害分担の公平性が重視されるようになり、非運送船主は運送船主に対して求償権を運送船の過失の程度に応じて請求できるようになって、航海過失免責などが無意味化するという、現代につながる問題が生じていた。

4.2. 船舶衝突統一一条約

船舶衝突法では、技術上および航海上の発展によりつねに重要性が増す。異なる船籍国の船舶が、とくに公海上や領海外で衝突した場合、異なる国の法規範を前にして、適用する法に関する不安定さが同時に増した。そこから、国際的な法の統一の努力はすでに 19 世紀後半にはなされていた²¹⁾。1910 年 10 月 23 日の船舶衝突統一一条約は、ブリュッセルで採択され、1913 年 3 月 1 日に発効した。ドイツでは、同条約の規定は、1913 年 1 月 7 日の法律によって 1897 年商法典 734 条から 739 条の改正という方法で国内法に取り入れられた。

船舶衝突統一一条約に基づいて、従来の商法典の規定は廃止された。船舶衝突に関する規定の改正について、2013 年第 4 次海法改正法 (SÄG) をきっかけにして生じることはなかった。1911 年 3 月 31 日に批准した船舶衝突統一一条約の旧商法典 734 条以下への組み込みもしくは調整から 100 年が経ち、当時の考察が適切であったこと、すなわち、同条約の国内法化が成功したとの認識を Rabe は示す²²⁾。彼によれば、ドイツの裁判官が個別の

21) Rabe, Seehandelsrecht, 5. Aufl., Vor § 570, Rn. 4.

事案で船舶衝突に関係したドイツ人にも、あるいは他の締約国の国民にも様々な法的根拠を適用しなければならなかった場合、不満足な結果として評価されたであろうという。そこから、商法典に取り入れられた規定は、事柄に即しており、可能な限り、2013年海商法改正も船舶衝突統一条約に同化させた。現行商法典571条1項の内容は、同条約4条2項を起源としており、第三者に対する船主により給付されるべき賠償範囲は、他船との過失の割合により、同条約4条2項に合わせて連帯債務責任を排除して、分割責任を定める。

連邦通常裁判所1959年6月16日判決においても²³⁾、自動車の交通事故における被害者の共同過失の場合の複数行為者の損害分担という問題では、「確かに海商法は、旧商法典736条に共同過失に関して類似の規定がある。しかし、複数の船舶の衝突が関係した船舶の乗組員の共通の過失によって引き起こされた場合、当該船舶の所有者は当該船舶や船舶上のある物に与えた損害について各当事者に帰責する過失の軽重の関係によってのみ賠償義務を負う(人損害とは異なる)。ここでは、連帯債務ではなく、分割責任が導入され、それとともに、第三者に対する責任と加害者間の損害分担の調整との分離は除去され、法実務その他の好ましい理由から常に維持した。」との傍論が示された。そこでは、陸上の交通事故の事例と海上の交通事故の事例とは、分けて考察することが示されている。とりわけ、分割責任の構成が法実務の支持を得ているという実態に基づくとともに、被害者に対する外部関係と賠償義務者間の調整という内部関係という枠組みを取り払うという考察方法が採られている。

4.3. 典型的な運送契約上の責任と船主の衝突責任 (Einstandspflicht) との交錯²⁴⁾

ドイツ運送法では、船舶衝突統一条約の国内法化により形成された特殊

22) Rabe, a.a.O., Vor § 570, Rn. 2.

23) NJW 1959, S. 1772.

24) Klaus Rammig, RdTW 2018, 201.

な法体制の下で、荷主に対する船主の分割責任が定められたが、運送契約法自体が独特な特徴を有していることから、それとの競合により生じる問題が生じる。わが国の議論の枠組みでは、分割責任か、連帯債務責任かという枠組みの議論であるが、ドイツ法では、運送法制の中での運送契約法上の責任法制にとって、同条約に基づく船主の衝突責任が異質なものと位置づけられているようである。

4. 3. 1. 船舶衝突に関係した船主の責任

船舶衝突に関係した船主の責任に関する規定（船舶衝突条約 2 条、商法典 571 条等）は、衝突の時点で当該船内にある物、とくに積荷の滅失および損傷に対する責任（Einstandspflicht）をも定める²⁵⁾。これは、伝統的にかつ船舶衝突条約のモデルにより独自の方法で形成されたものである。これについてはとくに、物損害の対する責任の観点では、衝突に関係した船舶の寄与度に応じた「分割責任」しか定めていないことに現れる。各船舶が始めから事故の最終的な過失割合の金額しか責任を負わないので、内部関係の調整は生じない。また、これは「自己の」船舶（荷主が運送契約を締結した運送人・運送船の所有者）に対する請求権にも適用されるなど、船舶衝突からの責任の特別な制度である。最終的には、当該物の運送を対象とする法律関係から生じる運送法上の免責・責任制限は、船舶衝突条約 2 条以下、商法典 570 条以下などからの請求権に対して影響を与える。

4. 3. 2. 運送人の運送契約法上の責任

船舶衝突に関係した船主の責任に対して、さまざまなメカニズムを通して運送船主に対しても適用できる運送人の運送契約法上の責任

25) 船舶衝突からの責任の対象は、船舶の構成要素でもなく属具でもないそのほかの物に関する請求権でもある。これには、例えば、燃料、備船者が積荷のために船内に設置した附属的な設備（例、附属的な連結金具、コンテナスプレッダー〈横支柱 spreader〉、あるいは発電機の設備）あるいは、乗客の手荷物と乗組員の個人的な身の回りの物がある。

(Einstandspflicht) が対立する。

荷主等の被害者は、船舶衝突統一条約 2 条以下、商法典 570 条以下などからの請求権と並んで、船主に対して運送契約上の請求権を制限なく主張できる。その場合、船舶で運送される積荷の滅失および損傷に対する船主の運送契約法上形成された責任（他の契約外の請求権あるいはとくに運送契約や船荷証券からの契約上の請求権）は、衝突に関する規定による責任と競合する。

物の滅失と損傷に対する責任について、契約上の運送人もしくは海上運送人の無過失責任の規定である商法典 425 条（陸上運送）と商法典 498 条（海上運送）といった運送人もしくは海上運送人について特別に形成された原則がある²⁶⁾。

積荷はこの場合には、常に衝突に関係した相手船の船主にも関わり、ここでは寄与度に応じて請求することができる。これは、被害者・荷主にとって、請求金額の面で有利である。契約上の請求権の起点は、完全な損害額であり、それに基づいて、免責や責任制限が適用される。これに対して、同条約等では、割合的な損害が起点である。同条約等に基づく分割責任に基づく損害額に対する責任制限の金額は、運送契約上の請求権に基づく損害額全額に対する責任制限の金額を超えることができない。逆に言えば、運送契約上の請求権は、被害者・荷主に剰余をもたらす。

26) 運送人は、受取と引渡しまでの時間のなかでの物の滅失、損傷に対して責任を負う。ドイツ商法典では、「保護」(Obhut) という要件があり、他人の物品を配慮すること（物品を自己の占有に置き、滅失・損傷から守ること）、運送契約には「保護」が伴うことが課せられ、運送人の責任の判断基準になっている。運送品は、荷送人の監視を離れて運送人の支配のもとで運送されるものであることから、ローマ法以来、運送品の保管については一種の厳格な結果責任が認められてきた（立証の困難さもある）。すなわち、運送人は、運送品の滅失または損傷について、単に過失がないのみでなく、不可抗力によるものであったことを証明するのであれば、損害賠償の責めを免れない（receptum レセプツム責任）。それに加えて、商法典 480 条 1 文（乗組員等が業務中に第三者に損害を与えた場合には船主が〈無過失での〉賠償責任を負う。）と 2 文（船主は荷主に対して船舶で運送中の物の滅失、損傷による損害の責任を負わない。）の一般的な構成要件に基づいて船主は積荷損害を負担する。

5. 結びにかえて

船舶衝突に関する各国の立法の相違が、事案処理の不安定化につながっていたことから理論よりも実際上の妥当な結果を導くためにつくられたのが船舶衝突統一条約である²⁷⁾。内航船同士の衝突が玉突きで第三船である条約締約国の外航船に及んだ場合など、異なる規律を有する商法の適用と船舶衝突統一条約の適用とが並立するような事態は、回避されるべきであろう。

もっとも、同条約の内容を国内法化して分割責任制度を導入し、成果を収めているとの評価もあるドイツ法では、運送法制の独自性により、同条約等と運送契約法上との競合が生じており、必ずしも理論的な解決を見たわけではないようである。わが国では、運送法という特殊な法制に対して、民法という一般法からの圧力があり、その競合という問題に置き換えられていると思われる。ドイツ法においても、日本法においても、責任制限法の適用のあり方が、被害者にとって同条約等の考え方では不利になることが示された。一つの法制度を導入する際には、どこかでひずみが生じるということであり、問題は、それがどこまで許容できるのかといったことであろう。

船舶をめぐる技術の高度化により衝突事故は減少し、過失の軽重判断も容易になっているし、法的には、サブスタンダード船の排除のための船級制度と船舶海上保険制度などの充実、船舶の安全確保のための船員法や SOLAS 条約などの整備、さらには貨物海上保険による荷主保護の確保により、1 世紀前の条約制定時の状況とは異なる。また、航海過失免責は、およそ運送中に発生した損害について責任を負わないという現代の常識に合わない規律であり、ロッテルダム・ルールズなど世界的にも廃止される方向にある²⁸⁾。このような船舶を取り巻く技術と法律状況の変化から、商法

27) 小町谷操三・前掲書 159 頁。

28) ドイツ法でも、かなり限定的な適用が可能である。

788条には、船舶衝突統一条約にとられることなく、航海過失免責を前提とせず、かつ船舶衝突に関する学説の枠組みにとられず、法理論上の妥当な在り方を探る余地がある²⁹⁾。

29) 参照、山下友信・ジュリスト1524号17頁。