

《特別寄稿》

海難救助における当事者の義務と責任

雨宮正啓
(雨宮総合法律事務所)

《アブストラクト（要旨）》

私法上の制度としての海難救助とは、海難に遭遇した船舶または積荷その他船舶内にある物の全部または一部を救助することである。海難救助は、海上における危険な状況で行われる作業であり、海運保護のために推奨されるものであることを考慮すると、陸上における作業と比較し寛大に扱われるべきであろうが、一方、専門業者により行われる場合には専門業者としての高度の義務が負わせられるべきであろう。救助者の被救助者または第三者に対して負う義務の程度については、上記の特殊性を考慮すべきである。また、救助料は、救助作業の終了後に、被救助財産の価値などを斟酌して決められるのが通常である点、救助者の義務違反・過失により損害が拡大し、被救助財産の価値が減少したのであれば、救助料が減額される可能性がある。また、救助行為の態様は、救助料の算定において考慮される事由であるため、救助者の過失行為は救助料の減額事由となる。救助料について、救助者の義務違反による損害賠償責任との調整が必要となる。これらの視点から、救助者の義務および義務違反の責任を、また併せて被救助者の義務および責任を考察した。

《キーワード》

海難救助

救助者の被救助者および第三者に対する義務および義務違反の責任

被救助者の救助者および第三者に対する義務および義務違反の責任

目 次

1. はじめに
2. 救助者の義務
3. 被救助者の義務
4. 救助者および被救助者の義務違反の責任
5. おわりに

1. はじめに

私法上の制度としての海難救助とは、衝突、座礁または船舶火災などの海難に遭遇した船舶または積荷その他船舶内にある物の全部または一部を救助することである（商792条1項）。海難とは航海に関する危険であって、船舶が自力をもって克服することができない

程度の危険をいうものと解されている¹。海難は必ずしも海上において生ずることを要せず、港内、河口、沿岸等において生じたものでもよいとされる²。また、危険とは、船舶または積荷等の滅失または毀損のおそれがあることをいう³。この海難救助には、私法上の義務なくして行われる任意救助と契約に基づいて行われる契約救助の場合があり、商法も両者を区別している。ここで契約に基づいて行われる海難救助は非典型契約とみることができるが、私法上の義務なくして行われる海難救助の法的性質について、通説は、海商法上の特殊の法律要件と解している⁴。

さて、海難救助において、救助者の救助行為において過失があり、それにより被救助者または第三者に損害が生じた場合、救助者の責任が問題となる。契約によらない任意救助の場合には、両者間には契約関係がないので被救助者との関係でも救助者の不法行為責任が問題となる。この点は一般法である民法 698 条（緊急事務管理：悪意又は重大な過失なければ損害賠償の責任を負わない。）とは大きく異なる。さらに、現在の実務では多数を占める契約救助の場合には標準的な契約書式が用いられており、この契約書式においては救助者の義務が定められている。救助者が契約上の義務に違反すれば、被救助者に対して債務不履行責任を負うことになる。

商法（1899 年法 48 号）および 1910 年の海難救助統一条約（以下「1910 年条約」という。）は、救助者および救助対象船舶の所有者、定期傭船者、積荷の所有者等の被救助者の義務および義務違反の責任については定めておらず、また、1989 年の海難救助条約（以下「1989 年条約」という。）は、救助者および被救助者の義務については定めているものの、義務違反の責任については定めておらず⁵、解決されていない問題が多数残されている⁶。

海難救助は、水上固有の危険を伴う救助を推奨する公的な意義があり、そのため寛大な報酬が期待されるどころ、救助者の尽力によって避けることのできた損害に対する負担に消極的となっていること、救助者は、海上の危険に晒されるなど特殊な状況で作業しなければならないことから、相当な注意義務の通常基準を適用すれば十分か、それとも重過失のようなより高度な基準の違反が求められるのか、また、救助者が救助の専門業者である

¹ 大判昭和 11 年 3 月 28 日民集 15 卷 565 頁、加藤正治『海法研究』〔第 2 卷〕（有斐閣、1916 年）515 頁、小町谷操三『海難救助法論』〔海商法要義下巻 3〕（岩波書店、1950）54 頁、石井照久『海商法』（有斐閣、1964 年）343 頁、田中誠二『海商法詳論』〔増補第 3 版〕（勁草書房、1985 年）536 頁、中村眞澄=箱井崇史『海商法』〔第 2 版〕（成文堂、2010 年）375 頁、箱井崇史『現代海商法』〔第 4 版〕（成文堂、2021 年）218 頁、小林登『新海商法』〔増補版〕（信山社、2022 年）350 頁。

² 前掲註 1・加藤 516 頁、前掲註 1・石井 343 頁、前掲註 1・田中 535 頁、前掲註 1・中村=箱井 376 頁、前掲註 1・箱井 218 頁、前掲註 1・小林 350 頁。

³ 前掲註 1・小町谷 56 頁、前掲註 1・中村=箱井 375 頁。

⁴ 前掲註 1・小町谷 5 頁、前掲註 1・石井 342 頁、前掲註 1・田中 534 頁、前掲註 1・中村=箱井 371 頁、前掲註 1・箱井 216 頁。

⁵ 海難救助に関する法制度として重要なものは、1910 年の海難救助統一条約および 1989 年の海難救助条約（1996 年 7 月発効）である。1910 年条約は、伝統的な海難救助の概念を基礎に、不成功無報酬かつ被救助財貨価額を救助報酬額の上限とする原則を採用していた。これに対して、1989 年条約は、不成功無報酬の原則を維持しつつも、環境保護の観点を取り入れて救助報酬の算定基準を定め、救助報酬について特別補償条項（Special Compensation Clause）を設けるなどとして、1910 年条約を一新した（箱井崇史=松田忠大『船舶衝突法』〔第 2 版〕〔兩宮正啓〕（成文堂、2023 年）171 頁）。わが国は 1910 年救助条約を批准しているが、1989 年条約を批准していない。

⁶ 英国においても、債務不履行および不法行為の一般的な法理を救助の分野に適用する場合、異なった司法的見解が生じ、未解決または十分に解決されていない問題が残されていることが指摘されている（Reeder John, *Brice on Maritime Law of Salvage* 5th (Sweet & Maxwell, 2011) p.465）。

か否かで注意義務の程度が異なるのか、救助者の行為により被救助者に損害が生じる場合、救助者の報酬請求権が消滅するか、または減額されるかなどが、問題となる。

しかしながら、日本法の下では、これらの問題の検討は十分ではないと思われ、救助者の義務および義務違反の責任を考察することは有意義と考える。また、本稿では、被救助者の義務および義務違反の責任も併せて考察する。

2. 救助者の義務

救助者の義務違反・過失により、被救助者または第三者に損害が生じる場合（被救助船舶から漏出した燃料により損害を被る漁業関係者または観光事業者など）、契約上の責任および不法行為上の責任を負う⁷。この点につき、英国法においても同様に解されている⁸。すなわち、救助者と被救助者間で救助契約が締結されている場合、契約上の義務の不履行があれば債務履行責任を負うことは、他の契約と異なることはない（民415条）⁹。また、任意救助または契約救助であっても、救助者の過失によって第三者に損害が生じる場合など、救助者と損害を被った者との間に契約関係がない場合には、救助者は不法行為責任を負う（民709条）。

2.1 救助契約に基づく義務

救助者の契約上の義務は、救助契約に定められるのが通常であるが¹⁰、実務で使用されている一般社団法人日本海運集会所制定の救助契約書式（2021年4月改訂版。以下「JSE書式」という）では、救助者は、被救助財貨を救助し、最寄りの安全な場所または後刻協定する場所に引き入れ、被救助者に引き渡すために必要な作業を行うにつき「最善の努力」をし、更に、被救助財貨の救助作業を遂行するにあたっては、環境損害を防止または軽減するために最善の努力をする旨の規定が設けられている（1条）¹¹。

⁷ 救助者が債務不履行責任または不法行為責任を負うためには、その要件を満たす必要がある。例えば、救助者の介入の有無にかかわらず、救助対象物が全損となっていたであろう場合、例え救助者の義務違反・過失が認められるとしても、損害との間に因果関係がなく、救助者は損害賠償責任を負わないであろう。

⁸ *Reeder John, supra note 6, p.465, 485. Rose Francis, Kennedy & Rose : Law of Salvage 10th (Sweet & Maxwell, 2021) p.489.*

⁹ 英国法においては、救助契約にも一般契約法が適用される。すなわち、役務の提供については、Supply of Goods and Services Act 1982（以下「SGSA 1982」という。）が適用され、資材の提供については、Sale of Goods Act 1979が適用される。SGSA 1982の13条は、businessとしての役務の供給契約について、供給者はreasonable careおよびskillにより役務を提供するという黙示の義務があると規定している。ただし、1989年条約はdue careと規定し、overrideしている。SGSA 1982の14条は、businessとしての役務を提供する時期が契約において確定していない場合、当事者が合意した方法で確定すること、および当事者間の取引過程で確定する場合、役務の提供者は合理的期間内に提供するという黙示義務がある旨を規定している。businessとして救助を行う場合、救助契約に救助業務の提供時期について合意されない場合が多い。そこで、救助行為の不合理な遅延は報酬請求を奪うのみならず、損害賠償責任も生じ得るとされる。SGSA 1982の13条および14条に基づく、救助者は引き受けた業務を完成させる義務を黙示に負うことになる。これは、任意救助者は、救助作業を任意に中止できるというコモンロー上の義務を超える義務を負うことになり、更にLOF 2020の定めるbest endeavoursの義務をも超える義務を負うことになる。この点、海難救助の場合、救助者は救助の成功までの義務を負うことはないとする（*Rose Francis, supra note 8, p.433-443, Reeder John, supra note 6, p.486-488*）。

¹⁰ 英国では、契約上の義務を履行するについて注意を尽くす義務は、契約上の黙示の義務として、多くの審級で認められている（*Reeder, John, supra note 6, p.465*）。日本法においても同様に認められるであろう。

¹¹ 一般社団法人日本海運集会所は、1947年に和文による救助契約書式を制定し、翌1948年に英文契約書式を制定し、その後数回の改定が行われている。1985年の改定の際、LOF1980に準じて、救助者の財貨と救助し、

また、同様に実務で使用されているロイズ海難救助契約標準書式（2020年改訂版。以下「LOF2020」という。）においても、救助者の義務として、救助対象財産を救助するに当たり best endeavours（最善の努力）を尽くす義務、合意された安全地または別途合意された地に引き入れる義務、当該合意がない場合には安全な場所に引き入れる義務（A条）および救助作業の実施中に環境損害の防止軽減に最善の努力を尽くす義務（B条）が規定されている¹²。

救助者と被救助者が上記書式を用いて救助を合意する場合には、救助者は救助の成功まで保証しないことになるが、最善の努力を尽くす義務を負うことになり、義務に違反すれば責任を負う¹³。

2.2 条約および法に基づく義務

契約が締結されていない場合の救助者の義務は、適用される条約または法による。2018年の商法改正前は、商法の定める海難救助には契約に基づく救助は含まれないと解するのが通説であったが、現行商法は契約による救助も商法の対象に加えている¹⁴。これは、1989年条約が契約救助も適用対象としていること、救助契約の被救助者にも、救助された積荷または船舶についての先取特権などの海難救助に関する規律を及ぼす必要があること等を踏まえたものである¹⁵。

商法は、2018年改正前、過失によって海難を発生させた場合、救助料の請求ができないと規定していたが（809条1号）、1910年条約および1989年条約においては、裁判所が救

最寄りの安全な場所等に引き入れ、被救助者に引き渡すための作業および本船から油が流出しないよう最善の努力を行う旨が規定された（書式制定委員会・海難救助報酬斡旋委員会・救助契約書式改定審議小委員会「『救助契約書』および『SALVAGE AGREEMENT』改定趣旨書」海事法研究会誌 67号（一般社団法人日本海運集会所、1985年））。

¹² ロイズ海難救助契約標準書式（LOF）は、ロイズ委員会が標準書式として制定しているもので、100年以上の歴史をもち、現在まで数次の改訂が行われてきた。1972年改訂（LOF1972）までは、伝統的な海難救助の概念に基づき、不成功無報酬の原則を採用していた。その後、ロイズ委員会は、環境救助の要請をいち早く取り入れ、1980年改正（LOF1980）では、Safety Net Clause が導入された。この“Safety Net Clause”によって、不成功無報酬の原則は修正された。1990年改訂（LOF1990）では、1989年条約を盛り込んだ改訂が行われ、Safety Net Clause の適用範囲を、タンカーのみならず環境汚染のおそれのあるすべての船舶に拡大した。また、救助が不成功に終わっても、特別補償として実費の30%、場合によっては実費の100%までの割増金が認められることになった。1995年改訂（LOF1995）では、イギリスが同年に1989年条約を採り入れた国内法の改正を行ったことに伴って、LOFでも全面的に1989年条約を適用するものとした。1999年に、LOFの任意の追加条項として、Special Compensation of Protection and Indemnity Clause（SCOPIC）が制定されている。これは、1989年条約14条およびこれを採用したLOF1990に定める特別補償の算定が困難であるという実務上の要請から制定されたもので、当事者間で、条約14条の特別補償に代えて報酬（SCOPIC報酬）を支払うことを約する特別条項である。SCOPIC条項は、環境損害のおそれの有無にかかわらず、救助者の裁量に基づき、救助者が船舶所有者に書面で通知することによって、LOFの追加条項として発動することができる点に特徴がある。ただし、安易にSCOPIC条項が発動されないよう、LOF本体による救助報酬（1989年条約の13条報酬）とSCOPIC報酬の比較がなされる。LOFではあらかじめ救助報酬額を定めることなく、後日、当事者間の協議によって、または、協議が調わない場合にはロイズの仲裁人によって、上にみたような救助報酬算定要素を斟酌して決定される。その後、LOF2000が登場したが、これはLOF1995以前の書式とは異なり、本文を2頁と短く簡明にしたうえ、「ロイズ救助仲裁標準条項」を別途編入するものとした。さらに、2011年5月9日付でLOF2011に改正された。2020年1月1日付けで改正されたLOF2020がLOF書式の最新版である。「ロイズ救助仲裁標準条項」も「ロイズ手続規則」を編入するなどの改正が行われた（LSAC 2020）（箱井=松田〔雨宮正啓〕171頁-172頁）。

¹³ *Rose Francis, supra note 8, p.447.*

¹⁴ 前掲註1・箱井 215頁、前掲註1・小林 356-357頁。

¹⁵ 松井信憲=大野晃宏「一問一答 平成30年商法改正」（商事法、2018年） 141頁。

助料の額を減額することができる旨を定めていることから¹⁶、条約の規律にならい、救助料の額の決定に際して裁判所が考慮する一切の事情に含まれるとした¹⁷。改正前商法 809 条 1 号は、救助作業に携わる前に過失により海難を発生させた場合の規定であり、救助者が救助作業中に過失によって損害を発生させた場合とは異なる¹⁸。

商法および 1910 年条約は、救助者の義務を明確に定めていない¹⁹。1989 年条約は、救助者は危険に遭遇している船舶またはその他の財産の所有者に対して、due care（相当の注意義務）をもって救助作業を行うべきこと（8 条 1 項 a 号）、その業務を遂行するときには、環境損害を防止し、または軽減するために due care を尽くすべきことを規定している（8 条 1 項 b 号）²⁰。

英国は 1989 年条約を批准しているところ、同国法上、due care を尽くす義務は限定されており、広範囲な義務ではなく、第三者に対しては一般法理が適用される。標準的な義務は、due care であり、reasonable care と同義と解されている。ただし、損害の賠償範囲、責任の制限、過失の寄与および損害拡大防止などについて 1989 年条約に定めはなく、一般法によるとされる²¹。

2.3 救助者の義務違反

救助者は、救助する者として合理的に期待される注意を尽くさなければならない。海難救助は、事情が多種多様であり、救助者に求められる注意義務の程度を判断するには、全ての事情を考慮する必要がある²²。一般的に、義務違反の有無の判断は次の要素を考慮す

¹⁶ 1910 年条約制定以前の英国判決であるが、The Cargo ex Cappella (1867) L.R. 1 A. & E.356 では、衝突により救助が必要となる状況を作った救助者は救助料を請求できないと判示された。

¹⁷ 前掲註 15・松井=大野 147 頁。

¹⁸ 衝突後の相手船による救助や曳航契約違反のタグによる困難な状況からの救助の場合が想定される。Reeder John, supra note 6, p.478 - 479 および Rose Francis, supra note 8, p.477 において紹介されている The Due D'Aumale 号 (N0.2) 事件では、曳航契約に基づき曳航しているタグの注意義務違反により救助が必要となる場合、タグ船主の救助料請求を認めると、故意に危険を誘因することになりかねないことから、救助料請求を認めなかった。しかし、Reeder John, supra note 6, p.476 および Rose Francis, supra note 8, p.478 において紹介されている The Kafiristan 事件では以下のとおり判示された。A 船が C 船に衝突した結果、C 船は損傷を被り、救助が必要となった。このような状況で、A 船の船主が所有する B 船が C 船を 100m ほど曳航し、別のタグに引き渡した。B 船の船主（A 船の船主でもある）と船長は、C 船に対して救助費用を請求した。Wright 裁判官は、A 船が衝突について責任を負うとしても、B 船の救助料を認めないとすると、C 船は他の業者に委ねなければならず、そのため救助が遅延して損害が甚大になり得るとして、B 船の救助料請求権は失われるべきではないと判断した。この場合、救助料のうち、A 船の過失分は損害賠償として回収されることになる。また、Reeder John, supra note 6, p.477 - 478 において紹介されている The Susan v Luchenbach 事件では、A 船が B 船に衝突し、A 船の船主が所有する別の船が B 船を救助しているところ、A 船の船主が衝突事故について責任制限する場合、A 船の船主は、救助料を全額得られるのに、損害賠償責任は制限されると判断された。この場合、自己の非行為から利益を得られないとの原則は適用されないとしている。

¹⁹ 2018 年商法改正を審議した法制審議会商法部会においては、救助者の義務およびその義務違反の責任の規律について検討されていない。

²⁰ 1989 年条約の 8 条 1 項は、救助者の義務として、状況から判断してそうすることが相当である場合には、他の救助者の援助を求めるべきこと（c 号）、危険の遭遇している船舶またはその他の財産の所有者もしくは船長から受け入れについて相当な要請があったときは、他の救助者の介入を受け入れるべきこと（d 号）を定めている。

²¹ Reeder, John, supra note 6, p.481.

²² Reeder, John, supra note 6, p.475 - 476 は、海難救助の状況は次のとおり様々であることを指摘する。①緊急状況で救助者およびその財産に危険が及んでいる状況。②救助者が救助の経験がない、救助のための特別な装置を持っていない状況。③他の船舶または積載物に危険を及ぼすような緊急事故が発生している近くを通りかかった状況。④救助者に危険のない、単に被救助船を安全な場所に移動させる状況。⑤救助者が他の救助業者との競争を経て契約を獲得した業者である状況。

るのが適切であろう。

- ① 救助の公益性
- ② 救助の危険性・緊急性
- ③ 救助者の専門性
- ④ 救助契約に定める義務の程度

(1) 救助の公益性

海難救助の制度は、救助の奨励により交通の安全を期し、海運業の発展・助成、便益を増進することを目的としており、海上運送という重要なインフラを守るという社会的意義を有している²³。救助者は、不特定多数の市民の中から任意に呈示された依頼に応じて作業を行い、よって社会全体の利益のために尽くしていると言える。救助者の責任を過大にすることにより救助を奨励する公益性が損なわれることを勘案して検討されなければならないが、陸上の救助より、海上の救助は寛大に扱われるべきである²⁴。

この公益性を勘案する場合、救助者の責任は水先人の責任と類似しているように思われる²⁵。すなわち、水先制度は、船舶交通の安全を図り、併せて船舶の運航能率の増進に資することを目的としており（水先1条）、水先業務は海運というインフラを保護するという公益性を有する。水先人の責任について、たとえば、東京水先人会標準約款は、水先人は故意または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その他の故意と同視しうる顕著な過失に基づかない限り、責任を負わないとし、一般的な請負より保護が図られている（21条）²⁶。救助契約の標準的な書式においては、そのような規定は設けられていないが、救助者の義務違反を判断する際には、海運というインフラを保護するという公益性を考慮するという視点は重要である²⁷。

(2) 救助の緊急性・危険性

被救助船が積載貨物の液状化のために傾斜して転覆のおそれがある場合など、救助は緊急な状況で行われるものであり、救助者の注意義務は、救助の状況に応じて通常の注意義務とは異なり得る。また、海難救助は、陸上とは異なり、危険を伴う海上において行われる。荒天中の救助や船舶火災の救助のように、気象、海象の状況、被救助船の状況によっては、救助者にとっても大きな危険を伴う作業であり、また救助者が救助しなければ被救助財産は全損など多大な損害を被る可能性がある。救助者の注意義務を判断する場合、これらの点が考慮されるべきである²⁸。

²³ 前掲註1・小町谷 2-3 頁。救助における報奨制度による動機付けについては、飯田秀総『海難救助制度における報奨を用いた動機付け』NBL1186号（商事法務、2021年）13頁以下が詳細に検討している。

²⁴ Reeder, John, *supra* note 6, p.476.

²⁵ 救助者は、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（1975年法94）に基づき、法に定める一定の責任について制限することができる。水先人は、同法に明記されていないが、商法690条にいう船長その他の船員に含まれると解されており、また1976年条約が水先人を明示しなかった理由が水先人には責任が生じないとの法制を採る国との妥協によるもので各国内法に委ねた趣旨であることなどから、水先人を含むことは当然であると解される（稲葉威雄=寺田逸郎「船舶所有者等の責任の制限に関する法律の解説」（法曹会、1989）82-83頁）。

²⁶ http://www.tokyobay-pilot.jp/pdf/yakkan_j2019.pdf 最新閲覧日：2023年7月15日。約款の改訂についての議論については、水先人の責任制限等のあり方に関する勉強会の中間報告および報告参照（水先人の人材確保・育成等に関する検討会資料）（<https://www.mlit.go.jp/common/001239773.pdf>：最新閲覧日：2023年7月15日）。

²⁷ Rose Francis, *supra* note 8, p.485.

²⁸ 東城丸事件の貴族院判決（The Tojo Maru [1971] 1 Lloyd's Rep.346-347）において Reid 裁判官は、救助者が被救助者にとって more good than harm の行為を行なっている場合について、次のように述べている。「救

通常の航法では危険とされるものであっても、救助するためには受け入れる必要がある作業の一つであることもある。救助しなければ、本船は全損となるほど海難救助の緊急性が高く、救助者の人員および船舶その他財物に対する危険性も高い場合には特別な原理が必要となろう²⁹。危険が伴う海難救助を行う救助者の社会的役割からは救助者への寛大な措置も考慮するべきであり、通常の損害賠償責任と必ずしも同様に扱うことはできないと考える³⁰。他に効果的な救助活動を提供できる者がなく、緊急な状況で行った場合、救助者が負う義務を履行するための適切な知識がなくとも、裁判所は寛大に検討すべきである³¹と考える³¹。

(3) 救助の専門性

海難救助が、通りかかった船舶の船員により行われる場合と救助専門業者により行われる場合では、課される義務の程度は異なり得る³²。救助者が救助専門業者である場合には、技術、経験、知識および資機材を有し、それ自身一定の基礎理論に基づく特殊技能を有する専門家として通常尽くすであろう注意義務が基準となる。専門家の責任については一般的には厳格化の傾向にあるとされるが³³、特に海難救助のような特殊な状況で、被救助者に選択の余地は少なく、また被救助者が信頼していることから、専門業者でない者には求めることができないような精度での予見可能性や助言などが求められ、これが提供できないと義務違反が問われる可能性があるという意味で高度な注意義務が課せられるべきである³⁴と考える³⁴。

また、救助専門業者の契約責任と不法行為責任における注意義務は同程度と考えられる³⁵。救助作業のような行為債務については、債務の本旨と責に帰すべき事由の判断とは密接な関係にあり、債務の本旨に従わない履行の事実（どのような作為・不作為をなすべきであるか、それと現実の行為がどのように違っていたか）を主張・立証することは困難であり、特に債権者に有利とは言えない³⁶。

(4) 救助契約に定める義務の程度

救助専門業者による契約救助が一般的であると言われるが、タグ業者など救助専門業者に該当しない者による契約救助もあり得る。専門業者ではない救助者と被救助者が JSE 書式を用いて契約する場合、救助者は専門業者ではなくとも、契約上「最善の努力義務」を

助者の責任について家屋の火災の場合、通りかかりの人が、所有者の同意を得ると否とを問わず、火災している家屋から陶磁器の多くを救い出したが、重過失によりその一部を破損した場合には報酬を受けることができない。しかし、当該所有者は、陶磁器が救い出されたことにより利益を得ているのに、救助者が責任を負うのは不正義である。船舶においても、通りかかりの船舶が遭難している船舶を救助する場合、救助しなければ滅失していただろう場合に、救助は成功したが、救助者の重過失で当該船舶が損傷を被ったような場合に、報酬を全く得られず、さらに損害賠償責任を負うのは不正義であろう。ただし、東城丸事件での事故は緊急な状況で生じたものではなく、上記とは事情が異なる。」

²⁹ Reeder, John, *supra* note 6, p.472.

³⁰ 裁判所の判断が救助をするリスクを取らない方向にするのは公益に反する (Reeder, John, *supra* note 3, p.472)。

³¹ ただし、他に救助者の義務を履行する水準に達しているものがある場合には異なるであろう。Reeder, John, *supra* note 6, p.468 において紹介される The Dygden 事件を参照。

³² Reeder, John, *supra* note 6, p.473.

³³ 下森定「日本における『専門家の契約責任』」川井健編『専門家の責任』（日本評論社、1993年）16頁。

³⁴ Rose Francis, *supra* note 8, p.485.

³⁵ 円谷峻「専門家の不法行為責任」川井健=塩崎崎編「新裁判実務大系 8 専門家責任訴訟」（青林書林、2004年）36頁。

³⁶ 前掲註 33・下森 21-22 頁。

負うことになるが、契約によらない任意救助の場合よりも高度な義務を負うことになるであろうか。

この点、人の生命および健康を管理すべき業務（医業）に従事する者は、その業務の性質に照らし、危険防止のために実験上必要とされる「最善の注意義務」を要求されるとした裁判例として最判昭和36年2月16日民集15巻2号244頁がある。この「最善の注意義務」は、一般的な注意義務より高度な義務を想定しているといわれる³⁷。そこで、契約において「最善の努力義務」を負う場合には、同様に高度な義務を負うとも考えられる。

しかし、救助者は、債務不履行責任に加えて不法行為責任をも負うが、不法行為上の注意義務は、契約上の「最善の努力義務」ではなく、一般的な注意義務となる。「最善の努力義務」が、不法行為上の注意義務とは異なる高度な義務であるとする、不法行為上の注意義務を尽くしているが、最善の努力義務を尽くしていないというような場合には、救助契約の相手方に対しては責任を負うところ、契約外の第三者に対しては責任を負わないことになる。

専門業者ではない救助者と被救助者がJSE書式を用いて救助契約を締結するとしても、被救助者は救助者が専門業者と同様の高度な義務を負うことを期待していないと思われる。専門業者ではない救助者は、契約上「最善の努力義務」を尽くさなければならないとしても、それは専門業者のような高度の義務ではなく、当該救助者として最善の努力義務、すなわち不法行為と同程度の注意義務を尽くせば足りるものとする³⁸。

3. 被救助者の義務

商法および1910年条約は被救助者の義務を定めていないが³⁹、1989年条約は、危険に遭遇している船舶の所有者もしくは船長またはその他の財産の所有者は、救助者に対して、全面的に協力すべきこと、この義務を遂行するときには、環境損害を防止しまたは軽減するために相当の注意を尽くすべきこと船舶またはその他の財産が安全な場所へ引き入れられた場合に、救助者から相当な要請があったときは、引き取りを承諾すべきことを規定している（8条2項）。

また、JSE書式3条およびLOF2020書式のF条は、1989年条約と同様に、救助作業に関して救助者に全面的に協力することなどの被救助者の義務を規定している。ただし、被救助者は、救助契約に定めがなくとも救助者に協力する義務を負担し、この義務には救助者の業務を妨害しない義務および救助者の人命・財産に損傷を与えないという義務が含まれるものと考えられる⁴⁰。

被救助者の注意義務違反により、他の当事者に損害が生じる場合、契約上の責任および

³⁷ 前掲註35・円谷10頁。

³⁸ *Reeder, John, supra note 6, p.540*は、LOF2011には89年条約が摂取されること、best endeavoursは、業務の物理的な実行において、1989年条約の定めるdue careを尽くすこと以上ではないと解される可能性があることを指摘する。best endeavoursとdue careの関係については、重田麻紀子「海難救助における救助者の義務」法學研究96巻1号（慶應義塾大学法学研究会、2023年）275頁以下が詳しく検討している。

³⁹ 2018年商法改正を審議した法制審議会商法部会においては、被救助者の義務および責任の規律については検討されていない。

⁴⁰ 英国においても黙示の義務が認められている（*Rose Francis, supra note 8, p.474*）。

不法行為上の責任を負う。すなわち、救助契約が締結されている場合、被救助者に契約上の義務の不履行があれば債務履行責任を負うことは、他の契約と異なることはなく（民 415 条）、被救助者の過失により契約外の第三者に損害が生じる場合には被救助者は不法行為責任を負うことになる（民 709 条）。

4. 救助者および被救助者の義務違反の責任

商法、1910 年条約および 1989 年条約は、救助者および被救助者の損害賠償について明確に定めていない。救助者または被救助者は、一般の契約責任または不法行為として、義務違反・過失行為と因果関係のある損害について損害賠償責任を負う⁴¹。

救助者および被救助者の過失が競合して、被救助者の財産が損傷を被るような場合、被救助者の救助者に対する請求については過失相殺され、逆に、救助者の財産が損傷を被るような場合、救助者の被救助者に対する請求については過失相殺されることが考えられる（民 418 条、722 条 2 項）⁴²。

救助者の義務違反・過失により損害が拡大したのであれば、被救助財産の価値が減少するため、救助料が減額される可能性がある。救助行為の態様は、救助料の算定において考慮される事由であるため、救助者の過失行為は救助料の減額事由となる⁴³。

被救助者の義務違反・過失により救助が成功しなかった場合には、被救助者は得られたであろう救助料を賠償する義務を負い⁴⁴、救助が困難なるなど救助者の負担が増加する場合、このような被救助者の態様も救助料の算定において考慮される事由となる。

4.1 損害賠償責任

(1) 損害

損害の概念については、伝統的な通説・判例は差額説を採用している⁴⁵。差額説とは、

⁴¹ 救助者の義務違反による責任の負担方法として、①損害賠償、②被救助財産の価値減少による救助料の減額及び③過失行為による救助料の減額の 3 つを挙げるものとして、*Reeder, John, supra note 6, p.466, p.482, Rose Francis, supra note 8, p.489*がある。また、*Rose Francis, supra note 8, p.446*は、救助者の注意義務違反があるとしても、救助が成功する場合、実務では損害賠償ではなく、救助報酬の算定で考慮されるが、その場合には被救助者に有利になりかねず、一方、救助者の注意義務違反を無視して、被救助財産を評価すれば救助者が利益を得ることを指摘する。

⁴² 英国においても、1945 年法改正（寄与過失）法の適用があるとされる（*Reeder, John, supra note 6, p.480*）。

⁴³ 商法 793 条は、救助料につき特約がない場合において、その額につき争いがあるときは、裁判所は危険の程度、救助の結果、救助のために要した労力および費用その他一切の事情を考慮してこれを定めると規定している。JSE 書式 8 条 2 項は救助に要した費用を基準とし、これに財貨の被救助価額、救助者により達成された成功の度合いや救助者の技能および努力などを総合勘案して決定すると規定している。1989 年条約 13 条 1 項も同様に救助者により達成された成功の度合いや救助者の技能および努力を考慮すると規定し、LOF 書式は 1989 年条約を摂取している。1989 年条約 14 条 5 は、救助者に過失があり、そのために環境損害を防止または軽減することができなかった場合には、本条の下で救助者に支払うべき金額の全部または一部を減額することができることを規定する。

商法 805 条 5 項は、1989 年条約に倣い、2018 年改正で、救助従事者の過失によって海洋環境等の障害を防止・軽減し得なかった場合には、裁判所は、これを考慮して、特別補償料の額を定めることができることを規定した（前掲註 15・松井=大野 153 頁）。

⁴⁴ *Rose Francis, supra note 8, p.474-475*

⁴⁵ 若林三奈「損害の意義—労働能力の喪失」民法判例百選Ⅱ債権 [8 版]（有斐閣、2018）203 頁、平野裕之『民法総合 6 不法行為法』[3 版]（信山社、2013）316 頁、吉村良一『不法行為法』[5 版]（有斐閣、2017）96 頁、潮見佳男『新債権総論Ⅰ』（信山社、2017）425 頁。

不法行為によって生じた被害者の現在の財産状態と、不法行為がなかったと仮定した場合の被害者の財産状態との差額を損害とする考え方である。実務では、差額説に立ったうえで、被害者が被った具体的な法益上の不利益を項目ごとに算出して、その総和を損害として捉えている⁴⁶。

そこで、被救助者が救助者に対して損害賠償を請求する場合、救助報酬の減額または否認ではなく、賠償を受けるべき損害は、救助者の義務違反・過失がなく救助が終了したと仮定した場合の被救助財産の価値と実際の被救助財産の価値との差額と解される⁴⁷。この場合、救助報酬を算定した後、被救助財産の損害額を算定して相殺などで調整するのが合理的である。また、救助者が被救助者に対して損害賠償請求する場合、救助報酬の増額ではなく、賠償を受けるべき損害は、被救助者の義務違反・過失がなく救助が終了したと仮定した場合の救助財産（救助船または機器など）の価値と実際の救助財産の価値との差額と解される。この場合、被救助者に対する救助報酬とは別個の損害賠償が可能となる⁴⁸。

救助者に損害賠償義務があり、その額と救助料を相殺して精算する場合に、後述の救助者の義務違反・過失による救助料の低減および財産価値の低減による救助料の低減などの他の制裁が行われることは、救助者にとって過度な不利益となる。そのような不合理な結果は避けるべきである⁴⁹。

(2) 東城丸事件判決

救助者が被救助者に対して負う義務の性質と範囲については、契約と不法行為の両方において、英国においては東城丸事件判決において詳細に議論されている⁵⁰。

本件では、東城丸と The Fina Italia とが衝突し、東城丸の機関室および燃料タンクが破口して浸水したため、東城丸の船主は救助業者と当時の LOF 書式を用いて救助契約を締結した。救助の開始後、機関室からの漏水は止まったので、積荷（原油）の代替船への積替えを行った後に破口を塞いで、修理を行う港まで曳航することになった。救助業者の潜水作業監督官は、破口を塞ぐため、指示に反してボルトガンを発射してプレートをボルトで固定しようとした。その結果、船内で爆発して火災が発生し、東城丸は甚大な損害を被った。その後、火災は乗組員の消火活動により鎮火し、東城丸は修理港まで曳航されて救助は成功となったが、東城丸の船主は修理または逸失利益の損害を被った。救助業者は、救助は成功したとして救助料の請求を求めたが、船主はその反訴として救助者の義務違反

⁴⁶ 近江幸治『民法講義Ⅵ事務管理・不当利得・不法行為』〔2版〕（成文堂、2007）150頁、平野・前掲註45・317頁。なお、判例は差額説を基本としつつ、損害事実説寄りの考え方を取り入れている部分があると指摘するものとして、窪田充見編『新注釈民法（15）債権（8）』〔前田陽〕（有斐閣、2017）376頁がある。

⁴⁷ *Reeder, John, supra note 6, p.470*において紹介されている The Delphinula 号事件では、救助者に対して被救助船の全損についての損害賠償請求がされた。救助者の船員が危険を内在する方法を採用したことを根拠に不法行為責任を認め、船員の注意義務違反がなければ被救助船は救助されたであろうことが認められた。損害賠償の査定では、救助が成功しなかったと言う不測の事態と、成功した場合に船主が支払うべきであった金額についても考慮された。

⁴⁸ JSE 書式は、報酬金額、特別補償金額その他本契約に関する争いについては、仲裁に付託する旨を定めている（14条）。救助者と被救助者間において損害賠償について解決しない場合、救助料または特別補償金とは関係なく TOMAC 仲裁に付託することが可能である。これに対し、LOF2020 書式 I 条は、報酬金額および/または特別補償金額については、LSAC に基づきロンドン仲裁により解決すると定められているが、損害賠償については明確に定められていない。契約当事者が救助料または特別補償金とは関係なく損害賠償請求する場合には、別途仲裁を合意するか、管轄権のある裁判所に提訴する必要があると思われる。

⁴⁹ *Reeder, John, supra note 6, p.486*.

⁵⁰ The Tojo Maru [1971] 1 Lloyd's Rep.341

による損害の賠償を求めた。

第一審において、William 裁判官は、損害の適切な査定は、過失がなかった場合の救助作業終了時点の本船の価額と実際の価額（義務違反・過失の結果の状態）との差額となると判示した。貴族院は、救助契約条項には、過失責任に関する英国法の一般原則が適用されると判示し、救助料は過失がなかったと仮定して査定された。

上記の判断については、次のような問題が提起されている⁵¹。複数の救助者が同時に独立して救助作業を行う場合、一救助者の義務違反・過失により被救助財産が損傷を被り、その価値が減少する場合、義務違反・過失のある救助者は、被救助者に対する損害賠償責任を負担しなければならないが、義務違反・過失がなければ得られたであろう救助料を得ることができる。他方、その他の救助者の報酬は、救助の終了日の終了場所における実際の価値に基づき報酬が算定されることになれば、義務違反・過失がなかった場合より得られる救助料は減額される可能性が高い。他の救助者は、この損害を義務違反・過失のある救助者に対し請求できるであろうか。これは一見すると、正当な解決策に思えるが、次の2つの理由から異論があるとされる。第一に、被救助財産の所有者が賠償を受ける権利を有するという事実は、通常、被救助財産の価値を増加させる根拠とはみなされない。第二に、義務違反・過失のある救助者は、船主等の責任を制限する法に基づき、被救助財産の所有者に対する損害賠償責任を制限する権利を有する場合がある。

4.2 救助報酬の調整

救助者の義務違反・過失が立証されたとしても、一般的には義務違反・過失から生じる損害の立証は容易ではない⁵²。被救助者の損害が立証されない場合には救助者は損害賠償責任を負うことはないが、救助者の義務違反・過失は、救助料の問題として判断され、減額が導かれることはあろう⁵³。また、義務違反・過失が救助者の損害賠償義務を生じさせるまでに至らないような怠慢である場合でも救助料の減額のための斟酌要素となり得る。また、被救助者の義務違反・過失も救助料の増額の要素として斟酌されるものとする。

被救助業者が損害賠償請求を求めず、救助料を定める仲裁において斟酌要素として救助業者の義務違反・過失を主張し、それが斟酌されて救助料が定まる場合、別途損害賠償の請求が認められるかは問題である。この場合の救助料は、救助者の義務違反・過失がなく救助が終了したと仮定した場合の被救助財産の価値に基づかず、実際の被救助財産の価値に基づくものであるところ、救助者の義務違反・過失の多くは被救助財産の価値を減少させ、ひいては救助料の減額を導くため⁵⁴、救助者は救助料が減額されることに加え、損害賠償責任を負うという二重の制裁を課されることになる。そこで、救助料の算定において救助者の義務違反・過失が斟酌されるのであれば、別途の損害賠償請求において、そのことは考慮されなければならないと考える。

⁵¹ Reeder, John, *supra* note 6, p.483 – 484.

⁵² Rose Francis, *supra* note 8, p.485.

⁵³ Reeder, John, *supra* note 6, p.469 において紹介されている The Royal Firth 号事件では、救助報酬請求に対し、救助者の過失により被救助船舶が損害を被ったとして 390 ポンドの反対請求がされた。判決において、救助者の過失が証明されたと明確に述べられていないが、750 ポンドとされた報酬から 300 ポンドが控除された。Hill 裁判官は、この控除は損害賠償というより、懲罰とみなされるとした。

⁵⁴ Reeder, John, *supra* note 6, p.465.

また、救助者の義務違反・過失により被救助船舶は損傷するが、同船上の積荷は損傷しないような場合、被救助財産の価値に基づき船舶所有者および積荷所有者が各々救助料を分担するとしても、積荷利害関係者が支払うべき救助料は船舶の価値が減少しなかった場合に支払うべき額より高くなる可能性が高い。そこで、積荷利害関係者としては、救助者の義務違反・過失がなかったとして算定される救助料の支払いのみ負担させるのが公平であろう⁵⁵。

5. おわりに

海難救助は、海上における危険また緊急な状況で行われる作業であり、多くの場合専門業者により行われる作業であるが、救助の成功、すなわち報酬が保証されるものではなく、海運保護のために推奨される特殊な作業である。救助者の被救助者または第三者に対して負う義務の程度については、これらの特殊性を考慮すべきであり、陸上における作業と比較し寛大に扱われるべきであろうが、一方、専門業者により行われる場合には専門業者としての高度の義務が負わせられるべきであろう。

また、救助料は事前に合意されるのではなく、救助作業の終了後に、被救助財産の価値などを斟酌して決められるのが通常である点、救助者の義務違反・過失により損害が拡大し、被救助財産の価値が減少したのであれば、救助料が減額される可能性がある。また、救助行為の態様は、救助料の算定において考慮される事由であるため、救助者の過失行為は救助料の減額事由となる。救助者の義務違反による損害賠償との調整が必要となることも特殊である。

さらに、救助者は、責任制限の利益を享受できることも他の役務提供者とは異なり、報酬と損害賠償との調整において考慮すべき点となる。本稿では、救助者の船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(法 94 号)に基づく責任制限については検討を行っていないが、この点については、別途検討することにしたい。

⁵⁵ Reeder, John, *supra* note 6, p.466.