ステベ人夫傷害と堪航性について

久保田 洋夫*

A Study of Seaworthiness in Spite of Personal Injury of Stevedore

N. Kubota

Abstract

At any port throughout the world, ship owners, captains or officers have, to their exceeding embarrassment, been involved in the personal injury of stevedore on ships. Notwithstanding the captain's or officer's heeding and alertness, the matter concerned has never been uprooted, partly because it happens quite unexpectedly, partly the proper and effective means of prevention is, as yet, not fully known to us. In case of the matter, a considerable amount of money for compensation, none the less, is destined to be imposed on the helpless ship owner, the doctrine of unseaworthiness being applied to. In this thesis, I should like to try to find out the cause and prevention of the matter, to induce the nature of it by making reference to the world-wide judicial precedents or inquiring into any laws and regulations at different periods.

1. ま え が き

ロンドンのP I 保険組合の年次報告によると、ニューヨーク港だけで主として荷役中船内の人的傷害に関する填補額が毎年平均2億2千万ドルに達するとフエアプレイ誌[1]は論評している。この金額の約3分の1位いが米国の割前報酬制度により、原告側弁護士の収入になるともいわれているが、米国港入港中に1人の港湾労働者等の傷害があると、船主は10万ドルとか、15万ドルとか通例非常に誇張された請求を受けることが、海事判例集によればうかがえるのである。主としてステベ人夫の負傷であるが、ステベ業者の怠慢によるためのものでも船主は後述の如く堪航性担保の絶対責任を負わされて罰金を払うことになる。その多くの事件は、いわゆる示談で弁護士を通じ本人に支払うことになる由であるが、話が困難複雑な事件は裁判事件となり、時間的にも経費の面でも極めて厄介な且つ無駄な結果を招くのである。従つて船主側の船長、航海士としては、諸外国特に米国、英国について十分関係法規を調べ且つ載貨法、及び船舶整備法の技術の錬度を増して、この物心両面への大損害を未然に防止しなければならないと考える。本論では主として、海事判例集によつて、事件を個々に調査して、判決に現われる法理の展開と変化、事件の問題点を窺知して、不運ならば一航海分の収益も無くなる程の危険のあるこの種の事故事件の惹起の防止に、いささかなりとも役立たせたいと希うものである。

* 広島商船高等専門学校（広島県豊田郡東野町）

2. 判 例 分 類

ここに海事判例〔2〕の第1号（昭和32年1月発行）より第150号（昭和44年6月発行）によって最近12年半にわたる間における海運諸国の海事判例を調査してみると次記の如くになった。

（国別判例件数）

（米国）689件，（英国）377件，（日本）79件，（カナダ）14件，（ベルギー）10件，（イスラエル）10件，（濠洲）9件，（スウェーデン）6件，（フランス）6件，（ドイツ）5件，その他14カ国各3件より1件，合計1,298件。以上でわかる如く，米英二国の海事判例が総件数の8割以上を占めており，世界の海運における最先進国，主要海運国としての米英の判例は重要な意味をもってくるのである。また，その内容を調査すると，商法，ヘーグ・ルール，用船契約，救助契約，保険その他諸般の法規関係による判例であるが，貨物損害に関する荷送人と運送人の判例と，人身傷害に関する判例が特に多い。

この二者の判例は，いわゆる不堪航問題に関するものであるので，ここでこの不堪航問題に関する件数の調査をしてみると次の如くである。

（不堪航関係判例件数）

（航海過失関係）85件，（商業過失関係）164件，（人身傷害関係）250件，（その他の不堪航）83件，計582件。

これを更に細分調査してみると次の如くになった。

（航海過失関係判例内容概略）

- ① レーダー航法に関して（無免許，不当測位，過度速力等）……………20件
 - ② 衝突，坐礁，荒天損害等に関して水先人，乗組員の過失……………55件
 - ③ 船舶取扱い，管理に関しての過失……………10件
- 計 85件

（商業過失関係判例内容概略）

貨物の損害について商業過失か否かで争われるのは，受取より引渡より引渡の両者の付近においてであり，場所的には船内，艀内，岸壁，倉庫等に及び，ステベ業者，船員，修理業者等に関する過失である。また原因は多種多様であるが，概ね次の如きことに関係している。

数量不足，汗濡，降雨，積合せ，盗難，（荷造不完全），外観上良好，固有の欠陥，虫害，錆，甲板積貨物，油送管損傷，凍結，コンテナ内損害，s/o 偽造等々……計163件。

（人身傷害関係判例内容概略）

- ① ステベ人夫，作業員の船内，岸壁における負傷，中毒等……………118件
 - ② 工事修理人，検査員，旅客，訪客（商人），乗組員その他の船内，岸壁等における負傷（暴行による原因も含む）……………132件
- 計 250件

（その他の不堪航関係判例内容概略）

船員数不足，船員能力，船体艀装不良瑕疵，貨物の瑕疵，火災，海の危険，沈没，離路，差押え，不法行為，航法遅延，接続船内事故等に関して争われた判例……………83件

以上の各判例をみると，堪航性に関する判例の内容は複雑多岐であるが，特に人身傷害関係判例中，ステベ人夫，作業員の荷役中における負傷事件数が顕著である。これに次いで乗組員，工事修理人，訪客，検査員の船内または岸壁における負傷が多い。従つてここに，この人身傷害件数を海事判例1巻→13巻（昭和32年1月→昭和43年6月までの月刊）により1年分毎に，下記の

如く米英二カ国のものを分類してみた。

人身傷害件数 (米国)														海事判例集	
	昭和 32年	" 33年	" 34年	" 35年	" 36年	" 37年	" 38年	" 39年	" 40年	" 41年	" 42年	" 43年	6月迄 44年		
	1 卷	2 "	3 "	4 "	5 "	6 "	7 "	8 "	9 "	10 "	11 "	12 "	13 "	計	
ステベ人夫	1	3	8	13	15	17	6	5	3	3	2	4	2	82件	
船 員		6	8	3	5	3	3	2	1	1				32"	
旅 客		1	3	2		1	1				1	2		11"	
修 理 業 者		1	2	5	2	2	2			2		1		17"	
訪 客			1						2		1			4"	
検 査 員		1		1										2"	
そ の 他	1	3	5	3	4	1	2	1		1		1	1	23"	

人身傷害件数 (英国)														海事判例集	
	昭和 32年	" 33年	" 34年	" 35年	" 36年	" 37年	" 38年	" 39年	" 40年	" 41年	" 42年	" 43年	6月迄 44年		
	1 卷	2 "	3 "	4 "	5 "	6 "	7 "	8 "	9 "	10 "	11 "	12 "	13 "	計	
ステベ人夫	2	1	6	2	5	5	2	1	2	3	3	3	1	36件	
船 員	1	5	3	2	4				1	1				17"	
旅 客		1			1									2"	
修 理 業 者	1		2		1	1		1			1		1	8"	
訪 客					1				1					2"	
検 査 員														0"	
そ の 他	2			3	1	1	2	2		1	1	1		14"	

この表で考察される点は次の如くである。

- ① ステベ人夫の事件が著るしく多いが、10年前頃は訴訟件数が特に多い。
- ② 海事判例集上、米英二カ国の事件が殆どだが、特に米国のステベ人夫傷害件数が多い。
- ③ 船員の事件が2番目に多い。
- ④ 示談解決は含まぬから、件数が少なかったことは、事件の減少を特に意味しない。
- ⑤ 修理業者（船内外の諸作業）、訪客に至るまで傷害事故が起きると、不堪航及過失事件として裁判になること。

（注 その他としたのは分類における二者以上にわたる事件）

以上の如き判例集への統計的考察よりして、米国におけるステベ人夫の傷害訴訟事件が著しく多いので、その内容について判例を調べることにする。

3. 判例上の法理につき

海事判例集1巻1号より13巻6号までの通算150号を調査してみると、まず第一に一番に件数の多い荷役中におけるステベ人夫の傷害において、問題となる不堪航及び過失として裁判になり

船主が求償されるのは具体的に何かということになる。荷役中の危険は滑つて転倒、転落の事件が一番多い。いわゆる足場の不良が原因で、雨、雪、氷、油、水、粘滑物、穀類、貨物の粉、果物の皮（バナナ、リンゴ等）、ペンキ類等々が、諸甲板、埠頭、梯子、舷門、ブルワーク、ハッチ、ウインチ付近等にあつて、滑つて死傷に至っている。また、グレーチングの置き方不良、リノリウム甲板のみがき方、じゅうたんの留金不良等により滑る例もある。これ等の原因により傷害を受けた原告（本人、未亡人）の申立は「船舶の欠陥ある非安全且つ不堪航な状態と、甲板の危険状態並びに船長または士官（船主）が、ステベ人夫に安全な作業場を提供せず、また、堪航船を提供しなかつた点の過失」と多くは言い、求償している。

これについて裁判官の判決は、船主側（船長、航海士）が、ステベ人夫に十分な注意をはらつて、監督、警告、指導、巡検、調査、整備対策をしたか否か（立証が必要……日誌、証人等）、即ち安全な作業場を提供したか否かを問題にしている。そして不堪航と認められる船主は損害賠償の責任を負うよう命じている。例えば甲板に水、油、氷、雪があり、そのために滑り易いのは不堪航で、原告は何等寄与していない。本船士官は油や水が着かぬよう配慮し、降雪なら砂、鋸屑（塩）をまくとか、水、油、に気付いたら（またはステベ側より指摘されたら）急ぎ拭き取る義務がある[3]。そして、この責務は船主の代行不能の責務である[4] というのである。この代行不能とは、船主自身が行なえの意味ではなくて、代理人、使用人に代行させても、結果的責任は免れ得ぬとの意味である。そこでもし、原告がこの種、不堪航に寄与した場合、いわゆる寄与過失の場合は、その度合に応じて、原告 $\frac{1}{3}$ 、被告（船主） $\frac{2}{3}$ 等の比例で賠償金額が分担される判決もある。次に堪航性ある船舶を不堪航に使用する場合は、ステベ人夫個人の責任になる場合があり、不堪航に対する責任は絶対であるが、例えば仲間の行為によるものは船主を拘束出来ぬとして、裁判官は「夫と妻がタフィを甲板で食べていて、妻がそれを落し、夫が滑つて転倒し負傷したからとて不堪航の求償は出来ぬ」[5] の例話を挙げている。不堪航の法理は船主の絶対責任を要求するが、荷役中船内で、いつ不堪航状態が起こるか不明であつて、船主に対して、一時的に不堪航すら全面的担保せよとは判例で言っていない。現実的にも推定的にも船主が了知しない一時的に不堪航状態まで船主責任とされないよう、堪航性担保も制限されている。バナナの荷役中、落ちたバナナを踏み滑つて転倒負傷したステベ人夫の求償事件で、裁判官はバナナが何時落ちたか、即ち危険状態（一時的に不堪航）は幾時間続いたか、また、誰が落したかを問題にしてその立証を求めた。この判決において何等立証がなく、作業中に落ちたと思えるが過失、不堪航の根拠もなく「不堪航の法理を、正常且つ堪航性ある船を一時的に非安全状態から終始絶対に保護せねばならぬという処まで拡張する」[6] などして求償を除去している。従つて船主は無事故船を提供せねばならぬという趣旨ではなくて、合理的適合性のある堪航担保を要求される法理であつて、油、水、氷、バナナの皮等でも甲板等に落ち、流れることあれば、危険状態と見做して合理的な最短時間に除去しないと、一時的に不堪航（transitory unseaworthiness）の状態が存在することとなり、これが米国の港、ドック内における労務者の雇主の責任を量定する尺度になるようである。以上が船主の堪航性担保も制限があることについて述べた。次にほぼ同程度の事件で、米、英、二国の判例で判決が違ふ場合がある。例えば、ステベ人夫が積込作業中、水、油、氷、雪、等で滑り転倒負傷した場合、米国では不堪航と船主過失として船主は賠償を命ぜられるのに[7]、英国ではステベ人夫が荷役作業中、降雨でウインチから流れた水に油が混り、そのため滑り転倒したが、船主の通常の義務違反とはされず、船主免責[8] となつている。また、英国の判例[9] によると、異状に滑り易い表面の作業なら雇主の義務違反であるが、中止する程度でもなく、原告の引受けた危険は、この種の作業（船艙内で大雨中、コブラ荷揚げ後の清掃拭い作業

中)ではある程度滑る危険は受諾すべく、慣習的な危険であると判示して、安全作業場の提供義務と、「船内作業には、それぞれ危険があるから、労務者は自己の安全の注意を自分自身で行なえ」と判決し、船内作業に必然的に随伴すると認む可き危険であり、職業上不可避の事故として受諾せよと、原告の申立を棄却している。然るに米国判例はで、最高裁における *Soconyvacuum Oil Co. V. Smith* (1939 A.M.C. 1) において、船員の寄与過失にすれば船主の責任は軽減されるが、危険引受の法理は最早、船員の回収権を完全に排除するものではないと判示している。更にその後の判決 (*Seashipping Co. V. Sieracki* 1946 A.M.C. 698 ; 外2件) により、この結論は不堪航に関する船員の訴訟にも適用されて、その傷害に対する求償も危険引受の船主の抗弁によつて阻止されることはないとされている。かくの如く米・英の法廷では法理が異なつていて、米国の裁判が船主に厳しく、堪航性の担保、荷役用具の適当度、安全作業場所、安全作業方法について、特に厳格な態度をとつていて、これと反対に英国の判例[10]では、甲板上に荷役中散乱している銑鉄に躓いての負傷を控訴で却下して、「危険はその危険を引受ける人物の人柄に依存することが多い」とまで述べている。次に多いのは荷役に伴う事故で、ハッチ・ボード、ビーム、昇降用梯子等の不良状態による転落、積付の不良、包装の潜在瑕疵、荷役用具、ダンネージの不良による傷害、スリングからの荷物の転落やその横揺れ、接触による傷害等荷役作業方法の欠陥等に起因するものである。灯火(照明用)の不足等による事故が約30件ある。裁判による法理の中心は、安全な作業場を船主は提供したか否か、安全作業の警告を行なつたか否か、船員の伝統的作業になるか否か、被告の過失か否か、にあつて、何れも不堪航及び過失の問題である。堪航性の本質は「船舶に関する事物は、船体、機械、提供用具、積付、または貨物容器の何れたるを問わず、その使用目的に合理的に適合していなければならぬ」ということである。従つて、これに反するならば、不堪航として船主責任となるので、船体、機械(特に荷役用)、属具の補修手入、点検、強度性能テストの実施には、船主(船長、航海士)は細心の留意が必要となる。特に多いのが艀口付近(覆板、梁、梯子)の不良状態に起因する傷害であるので、荷役前後は勿論、荷役中も点検整備の必要がある。ハッチ・ボードが寸法不足で外れていたとか、よく嵌めてなかったとか、ハッチ・ビームが錆で嵌まり難くそのための事故だとか、ハッチ昇降用梯子のボルトが外れかかつていたためとか、照明不足で見え難い構造の処にあつたためとかの多くの訴因がある。提供用具としては、荷役用スリング、フック類、ワイヤー、ネット、パレット、ダンネージ、渡し板等であるが、これ等の欠陥瑕疵は船主の責任となり、不堪航として傷害事件においては賠償請求される。ステベ業者による作業員の黙示担保(後述)は、船積または荷揚を行なう船舶が提供した用具、または属具の欠陥で、簡略な検査では明らかにならないものを発見するという義務までステベ業者に課するものではない[11]、とされ更にステベ業者が持込んだ施設にも堪航性に関する船主の義務はあると判示[12]されている。これについては裁判官にも異論の少数意見はあるが、船内外を問わず、直接船との荷役用に使用されている用具、施設は、事故の際、船主の責任を問題にされるのであるから、航海士はこれ等を点検し、各作業の性質上、合理的適合性、安全性の有無の監督、検討、注意を怠つてはならないのである。然しながら船舶の堪航責任は、船員またはステベ人夫に堪航性ある用具の使用と同時的な過失に対する損害賠償の回収を許していない[13]。荷役用具の使用上のステベの過失についての傷害には船主は免責されるものである。次に荷役方法、積付方法、包装の不良、不合理、不適當からステベ人夫の傷害が生じた場合にも不堪航理論が適用される。荷役方法も各港の差異があり、現実にはステベ業者の独断で実施される場合が多いが、判例[14]によると、現行商慣習が相当の注意に関する法律的標準を提供するものではないとは既に確立された原則である。従つて商慣習が一般海法による訴訟において、堪航性

の法的標準となり得るという理論は論理的に承服し難いところがある。よつて、船長、航海士とすれば、荷役、積付方法の不合理、不適當を検討して、安全のために、単なる慣習に拘束されずに、ステベ業者に注意、警告、指導をしなければならぬまい。実行は困難な場合が多いと考えられる。慣習的積付の甲板積であると船主が抗弁したが、船主に積付方法の責任があるとして（当然ながら）却下された判例[15]はある。従つて「船で不堪航状態が発生し、ステベ人夫が負傷しても、もしも船主において事故の発生が、不堪航状態をその責任ある被用者に通告するか、またはその了知する前であつたことを証明出来れば船主は免責」[16]との判例もあるので、船主即ち船長、航海士とすれば、荷役方法、積付方法、等について、ステベ業者に対して、慣習にとらわれず、危険（不堪航）の予告、警告をなし、また相當な注意（due diligence）を怠らぬことが必要であり、その上で事故が発生した場合なれば、船主免責になることになる。勿論非安全状態がステベ自身によつて招来せられた場合には、船主が合理的に安全な作業場を提供しなかつた点に過失があるという主張は到底採用されない。「然らざれば船主を適法に船内に居る者の安全に対しての保険者たらしめ、且つ積場の荷役作業によつて、常時變化する事情に対しての従属者たらしめることになる」[17]と。然し現実の事故では立証の問題が嚴格であり、困難を極める場合があり、船主責任とされる判例がある。例えば、負傷した原告が故意または不注意で危険な場所に身を晒した旨、法廷に納得せしめ得ない限り雇主側の何人かの過失があつたものと考えざるを得ぬと判決[18]して、結局事故が起きたのは、確かな立証がない場合には、誰か雇主側の不注意であるとされているのである。貨物の包装については、もしその荷役作業に際し、ステベ人夫が上を歩いても支障のない程度に強固なものを船主は荷主より受取るべきで、ステベ人夫が荷役中に貨物の上に上るのは当然のことであり、箱、包装が壊れて負傷したのは、本船不堪航であるという判例もある。特殊貨物、危険貨物、重量貨物については、猶更、載貨上の専門知識、技術により荷役、積付に船長、航海士は十分な適切な注意をはらわなければならないが、一般貨物の場合も同じく、ステベ業者の荷役実施方法、順序、その経過を注意して、監督、指示、警告せねばならないことになる。

4. 船主とステベ業者の責任関係

堪航担保は Sierach 事件（1946 年 A.M.C. 698）以後、船内で伝統的な船員作業を実施する陸上作業員に適用されることになつて、その結果ステベ人夫その他の港湾関係労働者が傷害を受ければ、それについて船主に対して、損害賠償の請求をすることが出来るようになった。船主対港湾関係労働者、特にステベ人夫との堪航担保については前述したが、次に船主はステベ人夫等に求償を受けた場合には、その補償をステベ業者に要求するのが常である。

先ず船主は独立の船内荷役業を請負うステベ業者に対しては堪航担保しないということである。堪航担保の利益を個々の荷役人夫に適用せんとするこの理論的、且つ政策的考慮は、契約関係がないと、その雇主たるステベ業者に適用されないとの判決[19]がある。それとともに船舶及び属具に対して相當の注意を払い、人及び財産への合理的安全を顧慮して、通常の注意の下に、貨物を積揚げ出来るようにすること、即ち安全な船内作業場を提供することである。更には船主が、ステベ業者からは合理的に予想することの出来ない、放置されたままの潜在危険を知っているか、または当然知っている筈であつて、而もそも危険はステベ業者が作業を行なうに當つて遭遇すると船主において合理的に予想される場合には、船主はステベ業者にかかる危険につき警告を与えること。即ち、先ずステベ業者が知らないであろう、または知っているであろうが、危険なもの、よくわかる危険でないものについて、危険の予告、警告をステベ業者に与えることであ

る。総括して言えば、船主のステベ業者への責任は「堪航の担保はせぬが、安全な船内作業場の提供と、船内施設、属具、作業上の危険の予告、警告」である。堪航担保せずといつても、「慎重な専門のステベ業者が安全に荷役出来る船舶を提供する」という義務を船主が負うわけであり、ステベ人夫に対し、船体、荷役用具、積付の点で合理的に適合する堪航船を提供する義務は、絶対且つ代行不能である。この代行不能の意味は前述の如く、代行で責任免除されぬの意味であり、船主は荷役の責任の代行者である独立請負業のステベ業者を自己の危険において、監督、警告せねばならない。従つて、ステベ自身の創成でない船舶の危険によるステベ人夫傷害の求償に対する、船主よりステベ業者への補償は認められない例[20]がある。またステベ業者は船舶から提供された荷役用具、属具の欠陥で、簡単な検査では明らかにならないもの、即ちこれ等潜在瑕疵について、調査し発見せねばならぬ義務もないのであつて、かかる場合の事故は、船主はステベ業者に補償要求出来ないとされている。次にステベ業者の船主に対する補償の責任は、当事者間の明示の契約または黙示の合意を根拠とされるとして、契約関係がないのを理由に、船主に補償請求権が法律上ないとした米国判例[21]もあるが、この判決とはほぼ同時期の1958年11月の米国判例[22]によると「ステベ業者は貨物の種類、船内状況を考慮して作業を合理的安全方法で履行且つ船舶を不堪航に陥れることを避けるという黙示的義務を負う」。またステベ契約は船主に対し「慎重な専門のステベ業者が安全に荷役出来る船舶を提供する」という義務を課するものであるとする。その後1959年 Ryan ステベ会社の事件[23]において米国の最高裁は「ステベ業者は船主に対して、作業員の態度及び合理的安全を以て、仕事をなす旨、担保するもので、この担保の違反によつて、生ずる損失はステベ業者の負担」と判決した。これで混乱していた法理は方向付けられて、その後 Ryan の法理と呼ばれている。その後、この法理は拡張して、ステベ業者は貨物の取扱いだけでなく、船舶属具の使用も熟練した荷役業者としての担保を要求されている。船主の堪航担保責任と安全な作業場提供担保とは意味が異なつていて、Crumady V. Toachim Hendrik Fisser, 1959 A. M. C. 580 では、ステベ業者のウインチ操作の不手際から、トツピングリフトが離脱し、ブームが倒れかかつてステベ人夫負傷の件でも、ウインチの自動開閉装置の欠陥があるにも拘らず、船主の補償要求を認めている。このことは僅かな非安全状態があつて、ステベ業者の過失によつて、非安全状態を助長したり表面化させた場合、即ち非安全な船舶を熟練した作業員の態度のステベ業者であつて、過失をなさねば安全である船舶として使用出来る場合は、船主はステベ業者に対して補償請求が許されるというにある。そこで米国港で荷役する船は、ステベ人夫への傷害賠償に関して、船主は「絶対堪航性の黙示担保」を、またステベ業者は「熟練した合理的方法の作業員の態度で行なう」黙示担保を負うのである。そして前者はステベ人夫の船主への求償の最良方法であり、後者は船主がステベ業者へ補償請求の対抗策となることになるが、ステベも船主も船内での一切の事故の保証をする保険者ではないのであるから、両者に担保違反という過失があつたか否かは現実問題の事実審が決定することで、その場合、立証が明白に出来るように心得ておくことが極めて肝要である。

5. 法理の適用場所

船主の堪航担保は船内は勿論、外にまで及ぶものである。それは主として荷役中埠頭で起きるステベ人夫の傷害に適用されるが 1951 ; A. M. C. 84. 185 Strika V. Netherland Ministry of Traffic, において、陸岸で負傷した港湾労働者も不堪航に対し回収出来る旨の判決があつた。法理としては伝統的な船員の作業に従事している港湾労働者に適用されるのが原則となつている。従つて、埠頭で、船積貨物を積載したトラックをトラックターで引張つて舷側までの労働をして

いた人夫が本船ブームに打たれて負傷したが、堪航担保が適用されていない判例[24]がある。これは船積作業の予備作業に従事していたのであつて、船積用テークルに何等関与することがなかったと判示しているから、若しステベ契約において、船上の荷役揚積作業と、舷側より一定地点（倉庫等）までの運搬作業が含まれていないような場合ならば、この判例の如くに、一つの堪航担保の限界をみる。これとほぼ同様な件であるが、埠頭上のホッパーへ撒荷を船上より、バケツトで揚荷し、それをトラックへ流し落とす作業をしていた港湾労働者の負傷の事件[25]がある。この件で裁判官は、揚荷作業はホッパーへ撒荷を流し込むまでであり、これより先へ堪航担保の領域を拡張しないと云つてゐる。実はこの辺に法理の確定が各判例で稍混乱しており、同様な事件も判決が異なる例として、1959年の米国の判例[26]と1964年の米国の判例[27]とがある。前者は手荷物を舷側より埠頭へ滑り降す台の取付作業であり、後者は同じく手荷物、船用品用のコンベア・ベルトの取付作業であつて、何れもステベ人夫が埠頭上より取付作業中の事故であつた。前者は「伝統的な船員作業」、「伝統的な船舶施設」とが存在して、不堪航と判決された。後者はそれを認められず、舷側へ釣り上げていて、まだ船舶に接着せずロープが切れたのであつて、船舶に付着するまでは、船舶の施設ではないとして、不堪航にならなかつた。裁判所としては次々と拡張解釈される不堪航法理をある適正限度に押えようとして、微妙な処で判決も異なることになるが何れにしても舷外へ不堪航問題は延長している。併しその後米国最高裁は *Gutierrez V. Waterman Steamship Corp.* (373 U.S. 206) において、揚荷中の莢豆の袋が破れていて、莢豆が埠頭に散乱し、それを踏んで滑つた埠頭上の人夫が負傷した事件では、袋の不良状態が船舶を不堪航にしたと判決している。従つて船主（船長、航海士）としては、少なくとも荷物が tackle を離れるまで、またはかかつてからは、堪航性を要求されるものと考え、また自船の荷物の包装等の欠陥から埠頭上の傷害を起せば、不堪航を問われるから、埠頭上への配慮を十分必要とする。

6. む す び

本論におけるステベ人夫等港湾労働者の船内外における不堪航法理の適用は一般堪航理論と稍異なり、殆ど無過失責任であるから、潜在瑕疵も認められず、不堪航または過失による不堪航となる。しからば船長、航海士として如何に荷役中、停泊中の傷害事故に対処すべきであろうか。今ここにステベ契約の一例を挙げる。

- ① 人的損害が船舶の不堪航より生じた場合。
- ② 船主提供の荷役用具または施設に欠陥があつて、ステベ業者の過失または懈怠に寄与した場合。
- ③ ステベ業者の代理人または使用人が相当の注意をしても、かかる不堪航または荷役用具、若しくは施設の欠陥を発見し得ぬ場合。
- ④ 相当の注意を用いても、傷害を防ぐ方法がなかつた場合。

以上以外なら船主は人的傷害に関係なし。という如き一例だが、これ等に抵触しない注意が必要であるが、如何に熟練した船長、航海士、乗組員の慎重な注意と、その実行によつても、現実的には防止し難いのである。そこで人的傷害を最小限度にする対策としては、次の如きを乗組士官として注意せざるを得ないと考え。

④ 予 防 措 置

1. 荷役の前と後及び荷役中の船内、艙内の巡検、点検を乗組員、特に航海士は励行すること（相当の注意をしたが不知のとき免責もあり、不堪航に気付くべき時間的余裕を裁判官は認めているから）。

1. 荷役方法、順序（段取り）を監督して、現場の監視、確認をなし、ステベと緊密な連絡をとり、危険について、口頭またはメモ（複写）にて警告、指導する。
1. 事故の際、現場立証が最重要点になるので、船側として誰か必らず荷役を監視すること。
1. 乗組員が積荷の性質を不知なら、不堪航となるから、荷物の性質、重量、包装（特に、強さ）、積付方法を調査して、安全作業場提供の問題に対処すること。特に重量物、可燃物、特殊貨物、夜間荷役は警戒を要す。
1. ステベ契約の内容はよく理解し、ステベ業者にも責任範囲、程度をよく報せておくこと（ステベ業者がステベ人夫の傷害保険に入っているかも注意）。
1. 港、ドックの関係法規、規則を調査（港則、船渠規則、港湾労働者就業規則、危険物取扱規則、米国なら Coast Guard rule, Johns' Act 等）。
1. 玄門当直励行、船内立入禁止明示。
1. タラップの安全は勿論、タラップを降りてすぐ下の付近に水、油、穀類、その他があり、滑らぬよう、歩行に邪魔にならぬように埠頭上も注意する（安全ネットも張る）。
1. ステベ人夫が通つたり、休む場所を点検し、整頓して、暗い処は昼でも点灯、通行禁止は明示すること。
1. 船内、船艙内、通路照明は昼間も注意すること。夜間の埠頭も同様。
1. 床の敷物は、まくれぬよう、留金で緊着さすこと。ワックス、油掃きには注意して、品質の良い品で、滑らぬようにさせること。
1. 滑り、転倒と転落が多いから、船体諸開口部、昇降口（階段、梯子等）には可能な限り、レールがなければ、ラインを張り、水、油、その他邪魔になる物を掃除すること。荷役せぬハッチは閉じること。
1. 降雨、降雪中は甲板は滑り易いから、ステベ業者に警告し、中止さすとか、砂、鋸屑を撒くことは大切。
1. ウインチ等甲板諸機械よりの油の流出には警戒する。
1. 艙内の梯子（昇降階段）は設備上の不良状態は勿論、油、水、障害物の有無を付近も含めて調査して、危険のないようにする（事故多し）。
1. 作業中、特に艙口付近、上甲板、通路、梯子、埠頭の保安に警戒のこと。
1. 荷役用具の保守、点検、安全能力の検討（ウインチ、ワイヤー、ブロック等）。
1. 荷役用具（ウインチ、デリック等）の使用上の注意のプレート板は、読み難い状態のものが多いが、平易、簡単な文で、目に付き易い場所に色付けして備えること。
1. ハッチボード、ハッチビーム等の点検は大切で毀損、錆、変型、不良品のないこと（円滑に嵌脱）。
1. 荷物の種類に応じ、作業用具、渡し板、その他の安全用具、ダンネージ（種類、質、量共）は荷役上重要であり、船主側で注意深く用意しないと不堪航になる。
1. 作業員が老令、未熟とみたら、ステベ業者へ警告、注意必要のこと。
1. 荷役中の喫煙の禁止、制限は実行させること。
1. 貨物に応じた消火方法を荷役中も留意して研究、用意すること。

⑤ 事後措置

1. 船内で事故発生せば、直ちに本船責任者に通報するよう、ステベ業者、本船乗組員に周知させておくこと。
1. P. I. クラブ、支店、代理店、その他ステベ加入の保険会社へ通知すること。

1. 現場保存に十分注意し、直ちに写真を撮るとか、現場の詳細をメモすること（ポラロイドカメラを利用）。
 1. 被害者の傷害の状況、程度、住所、氏名、年令、入院病院の確認。
 1. 事故現場にいた人は重要証人故、氏名、住所を調べ、出来ればテープコーダー等で証言を収録するとか、文書（写真）のサインを取り、立証固めに留意。
 1. P. I. クラブ、保険関係者から明示の証明書により権限を受けている者と警察以外の不明の人物に調査を許さぬこと（示談仲介業の如き人物多い）。
 1. 直ちに事故の詳細記録を造り、また logbook に記入すること（数カ月後に訴訟となることあり）。
- （付記） 其他、よい方法、対策があれば、御教示下さい。

参考文献

[1]	海事判例	海事研究所	VI巻—11号—(10)	1962年
[2]	海事判例	海事研究所	(月刊)	
[3]	海事判例	海事研究所	II巻—3号—(6)	1958年
[4]	同	上	II〃—4〃—(8)	1958年
[5]	同	上	III〃—7〃—(1)	1959年
[6]	同	上	III〃—7〃—(6)	1959年
[7]	同	上	II〃—3〃—(16)	1958年
[8]	同	上	III〃—6〃—(4)	1958年
[9]	同	上	VII〃—11〃—(3)	1963年
[10]	同	上	V〃—12〃—(2)	1961年
[11]	同	上	VII〃—5〃—(5)	1963年
[12]	同	上	VII〃—9〃—(1)	1963年
[13]	同	上	IX〃—4〃—(6)	1967年
[14]	同	上	X〃—1〃—(4)	1966年
[15]	同	上	III〃—11〃—(8)	1959年
[16]	同	上	III〃—12〃—(6)	1959年
[17]	同	上	III〃—5〃—(7)	1959年
[18]	同	上	III〃—8〃—(11)	1959年
[19]	同	上	III〃—8〃—(1)	1959年
[20]	同	上	V〃—5〃—(12)	1961年
[21]	同	上	III〃—8〃—(4)	1959年
[22]	同	上	III〃—8〃—(1)	1959年
[23]	同	上	VIII〃—5〃—(2)	1964年
[24]	同	上	VI〃—12〃—(4)	1962年
[25]	同	上	X〃—3〃—(6)	1966年
[26]	同	上	IV〃—8〃—(1)	1960年
[27]	同	上	VIII〃—8〃—(4)	1964年