

船舶碰撞中刑事簡易程序的構成与幾點問題

——主要以韓國船舶在日本領海發生碰撞為例

律師 藤井 郁也

一前迹

- (1) 在日本領海發生船舶碰撞事故,不論船舶的國籍為日本還是外國,理論上都應平等地適用日本的相關法律。但實際的法律應用卻並非如此。船舶碰撞事故,如果是由于日籍船員的過失而發生,則對肇事者首先要適用海事審理程序,然後再適用刑事訴訟程序(即公訴的提起与公開審理);如果碰撞是由于外籍船員的過失所致,則按照日本法律的規定,對其只適用刑事簡易程序,並不進行海事審理,而且最終是以簡易命令代替判決。
- (2) 試比較因碰撞事故導致人員死亡時,對日籍船員及外籍船員適用刑事程序及其結果之間的輕重差別。

導致人員死亡的碰撞事故應是最為嚴重的船舶碰撞事故。以此類案件作為比較對象,我們就很容易看出對日籍船員的處罰要明顯重于對外籍船員的處罰。

1)日籍船員

請參閱〔注 1〕中的(例 1)至(例 14)。這些案例均選自海上保安大學校海難刑事判例研究會編輯的“海難刑事判例集”。表 1 為上述案例的統計數字,從中我們可以注意到以下幾點。

14 個案例中,除(例 12)以外,其他 13 個案例均是先進行了海事審理,之後再進行了刑事審判。

14 個案件,均進行了公開審理(公判請求)与公開判決(正式審判)。刑罰均是禁錮〔注 2〕

涉案的日籍船員所受刑罰最短為六個月,最長為二年零六個月,平均為一年零八個月。

從碰撞事故的發生至刑事一審判決的下達,其審理期間最短為八個月,最長為七年零八月,平均為三年零十個月。

綜上,日籍船員因過失造成船舶碰撞致人死亡,不但要對其進行海事審理,而且要進行刑事上的公開審理(平均期間長達一年零六個月),下達公開判決(罪名為業務上過失致死罪,刑罰為平均刑期一年零六個月的禁錮)。這對於船員來說是一個相當大的精神負擔。

2)外籍船員

〔注 3〕中的(例 15)至(例 19)及表 2 所涉及案件,均是筆者受韓國籍船的委託而直接經手的案件。從中我們可以注意到以下幾點。

根本沒有進行海事審理。

雖然都是因船舶碰撞致人死亡的事故,但均只以簡易命令的形式

處予了罰金處罰。

從事故的發生至簡易命令的下達,只經過了八天或二十二天。(例 19)雖說是比較特殊(雙方的兩個航海士均被逮捕),但也在第二十二天下達了簡易命令。

綜上,因外籍船員的過失造成船舶碰撞致人死亡,肇事者的罪名也是業務上過失致死罪,但在一般情況下都是經過一致三星期的審理,以簡易命令的形式處以二十萬日圓以下的罰金處罰{注 4},之後在遣回其母國。

3)外國籍船員成爲被告時,也有被提請公開審理的情況。根據部分學術研究分析,在處理導致六人以上死亡的船舶碰撞事故時,檢察院會提請公開審理与判決〔注 5〕。

請參閱{注 6}(例 20)至(例 22)及表 3。

(例 20)是較罕見的案例:一審判爲禁錮兩年,緩期執行三年,二審法院裁定撤消原判,發回重審,經津地方法院的重新審理,改判爲二十萬日圓的罰金。在此案件中,原西德籍船長与其律師不服一審判決,上訴至名古屋高等法院,指出(甲)如按照一審認定的事實繪制航海圖,兩船就不會相撞,(乙)根據事故發生後打撈上來的自動操舵裝置中的針路設定刻度板針路所示分析,事故發生的必然性原因在於該船爲追超船舶避讓航路,變更前進方向所致。上述理由被二審法院採納,裁定撤消原判,發回重審。在重審中,檢察官把訴訟請求改爲罰金 20 萬,重審法院以此判決。[注 7]

(例 21)中雖然進行了海事審理,但未待其審理結束,刑事一審在從事故發生起 3 個月內就已下達了禁錮一年,緩期執行三年的判決。

(例 22)中所確定的刑罰爲兩年零六個月的禁錮刑,可以說是較重的刑罰。但其一審審理期間爲六個月,這要比日本籍船員短得多。究其原因,主要在於從一開始海上保安部根本就沒有考慮適用刑事簡易程序,而只考慮了公判的請求。{注 8}

(3) 問題的所在

綜上所述,在處理因過失而發生的船舶碰撞事故時,不論是發生人員死亡的事故,還是物損事故,審理外國船員的期間及對其的刑罰均比日本籍船員短且輕。

我想結合上述事實,針對以下幾個問題,闡述一下自己的觀點。

在因過失而發生的船舶碰撞事故中,對外籍船員的審理期間及對其的刑事處罰爲何相對短于且輕于日本籍船員?

在具備了什麼樣的條件下,外籍船員所受的刑罰才會較輕?

較輕的刑罰會不會對外籍船員及外籍船主產生不利影響,即是否有“副作

用“?”

如果有所謂的“副作用”，則外籍船主應怎樣才能避免或減少由此帶來的損失？

二、外籍船員的審理期間及所受刑罰為什麼較短且較輕？

在說明上述問題之前，我們先來看一下處理船舶碰撞事故所適用的刑事訴訟程序。

(1) 因過失發生船舶碰撞事故，確定的罪名一般是業務上過失往來危險罪，如發生人員傷亡，則應是業務上過失傷亡罪。

處理此類事故，根據日本刑法第 129 條之規定，應處三年以下的禁錮或處 50 萬日圓以下的罰金。(刑法第 129 條)〔注 9〕罰金額在 1991 年刑法修改之前是 20 萬日圓，1991 年刑法修改之後增至 50 萬日圓；如發生人員傷亡，應確定為業務上過失傷亡罪，處五年以下有期徒刑或禁錮或處 50 萬日圓以下的罰金。(刑法第 211 條)〔注 10〕刑法第 211 條的罰金額也在 1991 年的刑法修改中，由 20 萬日圓增至 50 萬日圓。

(2) 碰撞事故的調查，由海上保安部的保安官執行。

甲) 海上保安官的調查權限

對於在海上發生的犯罪案件，海上保安官有調查權限（海上保安廳法第 31 條）

乙) 海上保安官的調查，移交義務

海上保安官認為有犯罪事實時，應進行調查，並將案件移交檢察官(除法律有特殊規定之外)。

丙) 調查的開始

海上保安部收到碰撞船舶發出的碰撞事故發生報告信號後，就開始進行調查。

丁) 調查的進行

犯罪嫌疑人及有關當事人

在船舶碰撞事故中，指揮駕駛船舶的人員即船長或值班航海士首先會被認為是犯罪嫌疑人受到訊問，值班操舵手，非值班航海士，值班機關士及機關員，通信長等人作為有關當事人受到詢問。

調查實施地

調查一般是在海上保安部進行，但有時根據具體情況也會在碰撞船舶或保安部的巡視艦上進行。

調查書的作成

保安官對當事人的姓名，出生年月日，本籍，住所，出生地，輪船公司的名稱及所在地，家庭成員，收入，有無犯罪經歷，學歷，航海許可以及對船舶的詳細情況，船舶出港日期，目的港，貨物的種類及

數量，同乘船員，航行狀況，氣象及海象，碰撞發生經過等事項進行調查，根據當事人的供述制作調查書，經當事人的確認，由供述人簽名，蓋章。

鑒證及實況分析調查書的作成

對船舶國籍證明書，甲板航海日誌，機關部航海日誌，船員名單，船員手冊，BELL BOOK，使用海圖，無線業務日誌，航線記錄圖，裝船記錄等也要進行拷貝。此外，還要對包圍船體構造在內的航海燈，汽笛，舵機，主機，雷達等進行實際鑒證，檢查相關設施是否有故障，查明船舶實際所受的損失。

任意性調查与強制性調查

調查一般是指經過有關當事人的同意或承認而進行的任意性調查，但有時也會不問當事人的意志而進行強制性調查。強制性調查是指具有強制力的調查，即根據法院的逮捕令逮捕嫌疑人或根據法院的調查令調查船舶或據扣押令扣押船舶。

對碰撞事故中的外國船舶進行調查，日本海上保安部的方針是儘量采取任意性調查，觀其理由，主要是考慮到不扣押船舶而只逮捕船員也有可能使船舶不能繼續航行，進而使船主蒙受更大的滯船損失。[注 11]也就是說，除在確有客觀證據證明有犯罪事實的情況下，外籍船員還企圖否認犯罪，毀滅證據，或企圖逃跑以外，一般是不會采取強制性調查方式。

(3) 調查終結，海上保安官須將案件移交給檢察官

海上保安官在調查終結以後（在自認為根據其調查結果，檢察官可以判斷起訴與否時）必須將案件（包圍各種證據）移交給檢察官（刑事訴訟法第 246 條）。移交一般是在碰撞事故發生後一周之內進行。

(4) 檢察官的案件處理

檢察官在接手了案件之後，傳喚有關當事人，確認當事人供述是否与調查書的記載一致。如確認調查書的記載無誤，檢察官就可以此決定是否起訴。

日本刑事訴訟法對於公訴的提起，采取起訴獨占主義及起訴權宜主義。即只有作為國家機關的檢察官才有權提起公訴一起訴獨占主義（刑事訴訟法第 247 條）；即使有充分證據證明確有犯罪事實存在，但根據犯罪人的性格，年齡，境況，罪行的輕重及犯罪後的態度等認為沒有必要提起公訴時，檢察官可決定不提起公訴一起訴權宜主義（刑事訴訟法第 248 條）。{注 12}

綜上所述，檢察官可依據自己的判斷，決定是否起訴。那麼檢察官決定的因素有那些呢？

甲)不起訴

沒有犯罪事實自不必論,即使缺乏充分的證據,也會不起訴。不僅如此,即使在犯罪事實很清楚的情況下,也可綜合考慮罪行的輕重,社會影響,犯罪人的有關情況及對方船舶的情形,從維持社會秩序的角度,認為沒有必要起訴時,也會決定不起訴。{注 13}

由此可見,船舶碰撞事故中,對犯罪嫌疑人不起訴,並不意味其沒有犯罪。

乙)起訴

A)事故中的嫌疑人均為日本人時

此種情況,在日本一般根據海事審理先行的原則{注 14},先進行海事審理,待其審判結果,在決定起訴與否。

海事審理的期間,快則數個月,慢則 1~2 年,加之如經由高等海事審理廳審理,則其期間可長達 3~4 年。因此檢察官起訴與否的決定也隨之會被推遲。所謂事故中的嫌疑人均為日本人,包圍在乘有外籍船員的外籍船舶中導航人為日本籍,且只有導航人成為了嫌疑對象的情況。

B)碰撞的船舶中,一方船舶或雙方船舶的嫌疑人均為外國人時

根據刑事訴訟法的相關理論,此種情況也可同待日本人一樣,可對外國人提起公訴。但是實際上通常只是依據簡易程序提起簡易起訴而已。究其原因:

a)不但調查過失犯罪的存在要比調查故意犯罪難度較大[注 15],而且船舶碰撞事故中現場的保存幾乎不可能,加之除相關船舶船員以外很難找到其他目擊證人 [注 16],因此,為決定起訴與否,調查取證要花費相當長的時間。如前所述,在碰撞事故中涉及到外國的船舶,即使是採取任意調查方式,如果為取得充分的證據而花費過多時間,也會發生較大的滯船損失,因此處理此類案件通常會儘量縮短為調查而花費的時間。

b)一般的起訴,從起訴狀遞交到法院,直到判決的下達,短則數個月,長則幾年。所以這一斷時間內,被告受到的人身拘束也是一個問題。

c)在由法院審判之前如先進行海事審理,則處理整個案件所需時間會更加延長。所以在涉及到外國船舶時,貫徹海事審理先行的原則並不實際。

d)但是作為主權國家,對在自己國家領海內發生的犯罪(其犯罪嫌疑人涉及到外國人時)又不能視而不見,所以作為最低限度的刑事處罰,處以最小限度的罰金刑,以表公平。

綜上理由,船舶碰撞事故中的一方船舶或雙方船舶中的嫌疑人是外國

人時,通常是在案件移交之後的數月之內由檢察官向法院申請下達簡易命令(簡易起訴)。

三 在具備了什麼樣的條件下,才可對肇事的外國籍船員處以較輕的刑事處罰?

(1) 法律要件

具備下列法定要件,檢察官才可請求下達簡易命令[注 17]。(刑事訴訟法第 461 條,461 條之 2,463 條,有關罰金等臨時措施法第 7 條)。

須屬簡易法院管轄。

須可處以 50 萬以下罰金或罰款的案件。即必須有罰金刑可供選擇。

罪証確鑿,事實簡單且嫌疑人對以簡易命令加以處罰沒有異議。

不論是業務上過失往來危險罪,還是業務上過失致死傷罪,均屬簡易法院管轄,且有罰金刑可供選擇。所以如嫌疑人對以簡易命令加以處罰沒有異議,罪証確鑿,事實簡單就可請求簡易命令的處罰形式[注 18]。

(2) 事實(實務)要件

事實簡單明了,至少要求相撞的雙方船舶對衝突發生時間及位置沒有爭議。{注 19}

罪証確鑿,要求嫌疑人承認自己有過失,即承認自己有罪[注 20]。但就此實務中卻往往出現一些問題。

(3) 簡易程序在實務中的意義

嫌疑人同意以簡易程序對事件加以解決,在實務中會意味什麼?

對於嫌疑人來說:

如不同意簡易程序的解決,則有可能被處以禁錮(中國刑法中無此類刑,相對應的應是拘役刑)或徒刑,而相對於此,如同意,則只會被處以 50 萬以下的罰金,顯然使其去掉心理負擔。

如不同意簡易程序的解決,則要進行公開判決,至判決的下達短則幾個月,長則數年。期間其身分是刑事被告人,因此處境不利,且花費相當的訴訟費用。如同意,則可在數日之內可以下達簡易命令的方式處罰,且被告也無須站到公開法廷上。

對於檢察官來說,證明過失犯罪通常比較困難。如對外國人請求公開判決且其結果卻以敗訴而告終,即判決無罪,則有可能因此引發國際問題。如嫌疑人同意以簡易程序加以解決,則可以相對較輕的刑罰(50 萬以下的罰金)確定有罪,同時也可避免因敗訴而引發國際問題,且大大節省時間與費用。此類簡易程序所具有的性質,類似於美國法中的所謂的司法交易(Plea Bargaining)之性質[注 21][注 22]。

四 對外國籍船員的較輕的刑事處罰,反過來會不會給外國船主帶來不利的

影響,即較輕的刑事處罰是否有“副作用”?

先讓我們看一看事故發生當時有關當事人的處境與各自的反應。

(1) 作為嫌疑人的船員

(甲)船舶碰撞事故發生後,站在船橋指揮駕駛船舶的嫌疑人(船長,一等航海士,二等航海士,三等航海士)會有什麼反應呢?

碰撞事故發生後,相關船舶會根據海上保安部的命令停靠海上保安部所在地最近的碼頭或其他安全港口。如果停靠海上保安部所在的最近港口,則首次調查取證在海上保安部的廳舍進行;如果停靠其他港口,則首次調查取證在派遣的海上保安部的船舶上進行。

面對調查,嫌疑人如認為自己雖有過失,但主要的過失在於對方船舶,則會 供述有利于自己,不利于對方的一切事實,使海上保安部相信主要過失在於對方: 為保自己的職位或為減少可能對將來產生的不利影響,進行自我防衛。

(乙)發生碰撞事故,船主一般會不問過失的大小,令當值航海士下船。因此,在事故發生後,不論過失的大與小,嫌疑人都會估計到一時會失去工作以及回到韓國後會受到韓國海洋警察和海事法院的調查,但更使他忐忑不安的是將來尋覓工作的難度。

下船之後,肇事者如繼續想以航海士為謀生之路,則他須向其他船舶公司或 maning 公司申請以航海士身分登船,但這對於已有“前科”的人來講,是一件比較困難的事。韓國船員大都出身於釜山或其附近地區,加上釜山又有海洋大學,大多數船舶公司的船員部設在釜山,因此,船員的就職活動集中在釜山。在釜山的咖啡店,經常能看到 maning 公司的職員與手拿船員手冊的人在談話。從這個意義上講,釜山是個小城市。在這種環境下,象“某某駕駛的某某號在日本發生了碰撞事故”之類的傳聞會不徑而走。因此,肇事者千方百計使人們相信自己的過失小於對方也並非不可想像。

(丙)在首次的調查取證結束後,如船舶沒有沈沒,當事者會回到自船上。此時他回覺察到同伴的眼神有了微妙的變化。如果船長是嫌疑人,他會發現部下的眼神中已沒有了從前的尊敬。連一船之長都會遭如此待遇,可想而知上級船員對下級船員的指責與非難將是如何。對外指責對方船舶,對內搞內訌,這在實際中並不罕見。而且,如果船員中有人想給船主留下好印象,則內訌會愈演愈烈。

(丁)如果船舶沈沒,當事者則會回到當地代理店指定的旅館。根據「韓

國船員法」的規定,船舶沈沒,該船的船員將都會失去工作(韓國船員法 45 條)。因此,當事者回到旅館,等待他的只有其他船員的冷冰冰的眼神。

(戊)如果因事故導致了同伴的死亡,則在旅館中會設有簡單的靈位。聯想島釜山廣播電臺的「越過浪頭」(以前是叫「海鷗通信」)節目報到此次事故,面對已故船員的親人的情形等等,船員的心情會更加沉重。

2)船主

碰撞事故發生後,船主會儘快通過代理店,電話或傳真,弄清事故發生的經過及結果。同時也不難想像最不希望看到此類事故發生的船主對肇事船員的叱責與責罵將是何等苛刻。

即使船主對因碰撞導致的貨物全損沒有任何法律責任,但從交易道德上講,他會向貨主表示歉意,並且在力所能及的範圍內提供貨物可得到的救助程度的相關數據(此類數據來源于船主委託的救助業者)。

如碰撞事故導致了船員的死亡,船主還須向船員家屬表示慰問並要作出妥善的事後處理。

雖然發生了碰撞,但船舶仍能夠繼續航行或經稍加修理後能夠航行的話,船主會儘量使其早一日再次出港,因為對於船主或船舶公司來說,只有船舶航行,才可能有收入。加之,如有貨主的催促,船主的上述心情會變得更加焦急(例如裝載汽車零部件的船舶如在* *日之內不能抵達蔚山,則會導致生產線停工或裝載木材的船舶如不能在* *日之內從釜山港出發,則會使合板工場停工等等)。但發生事故的船舶再次出港,必須得到海上保安部的許可。

3)海上保安部

(1)開始進行事故調查,海上保安部會變得忙起來。處理涉及外國籍船員的船舶碰撞事故,海上保安部為在四天至一周內以適用簡易程序,取得簡易命令的形式結案,會從早上九點一直忙到晚上十點。

調查工作由海上保安部警備救難課負責進行。橫濱,名古屋,大阪,神戶、門司等地的海上保安部警備救難課中課長以下的工作人員大都由十人左右,在調查工作繁忙的時候,它們相互之間會進行人員支持。

具體的調查方法是分別對兩船的相關當事人進行詢問(訊問)。韓國船員當中也有懂日語的,對於那些不懂日語的船員,則由海上保安部提供翻譯人員或由懂日語的船員負責翻譯。

(2)調查在兩船的相關當事人之間同時進行,所以保安部可以隨時將雙方的供述進行對照。如果雙方對事故發生的經緯即碰撞時間,地點,碰撞角度及碰撞時的航速等等供述一致,且雙方的嫌疑人各自承認其由過

失,則調查工作就會比較順利完成,可在四至七日內移交檢察院,一至兩日之內提起簡易訴訟,下達簡易命令,交納罰金,終結刑事程序。

(3)但實際上,在調查開始的最初階段,雙方對事故發生經緯的供述完全一致的情況是比較少見的。如同負責調查的某保安官所說:“如果只聽信雙方的供述,那麼兩船根本就不會相撞”。{注 23}

如前所述,調查結束,海上保安部須將案件移交給檢察官,但移交的文件中雙方相關當事人就碰撞事故發生的時間及方位供述如不一致,則案件不會被檢察官受理。因此,保安官在將案件移交之前,會對收集的各種證據加以整理和分析,推算出事故發生的時間及方位,征求雙方船舶的意見。

4)海上保安部与嫌疑人圍繞發生碰撞的方位的對峙

(1)陸地上的交通事故可從輪胎痕,被撞的車頭及車燈碎片等確定碰撞地點,但船舶碰撞事故因其現場的保存幾乎不可能,所以事故發生的方位也就不好確定。

(2)之所以說難于確定,是因為船舶航行中正常的方位的確定一般是每隔十五分鍾或三十分鍾進行一次,而事故發生之前的最後方位測定与其前一次的方位測定之間可能會有航速的變化与舵的使用。特別是濃霧中航行,當船舶輻輳時,駕駛員的精力集中于繞過周圍的島嶼及其他船舶,而無暇走到海圖室,加之事故發生後的方位測定,往往是間隔數分鍾後在慌亂中進行,其間船舶的各種機械即使停止了工作,但船體會因慣性,潮流及風向的影響發生方位的變化,所以測出的方位也不是很準確。因此,兩船的值班航海士只能是依據事故發生前繪制的海圖及當時的航進方向,航速等推算事故發生的方位。

(3)如前所述,在移交案件的文件中如兩船的供述不相一致,則案件就不會被受理,因此保安官通常是以自己推算的位置征求兩船值班航海士的意見。航海士本人深知自己供述的碰撞方位也只是一個大概的範圍,很難據此推翻保安官的推算是錯誤的,所以難于否定保安官的意見。

(4)如果事故發生在浩瀚的太平洋上,那麼碰撞方位對於事故責任的劃分不具有任何意義。但事故如果發生在象瀨戶海峽這樣的狹窄的水域上,則碰撞方位對於事故責任的劃分具有重大意義。

請看附圖 1。該圖表示的是瀨戶海峽松山海面的局部。

圖中的伊予灘航路為推薦航路,在此海域中東西方向航行的船只通常都會沿這條航路航行。船舶的航行主要靠海面上每隔四邁設置的浮標燈指引的航線,{注 24}而且海圖中的航線也是依此繪制。

我們假設在此海域中 A 船自西向東, B 船自東向西航行,在濃霧中

兩船相撞。對於碰撞地點,A 船的值班航海士稱是推薦航路南端的 A 點;B 船則稱是推薦航路北端的 B 點。而保安官推定碰撞地點為 A 點,並就此征求 B 船的同意。因 B 船主張的碰撞地點與保安官的推定地點不相一致,所以 B 船與保安官之間勢必會就碰撞地點發生爭執。

(5)當然,B 船听了保安官的說明,認為自己的推定缺乏合理依據,而保安官的說明具有說服力,則會同意保安官提出的意見。

(6)問題在於 B 船的航海士不同意保安官的推定的情況。調查開始後,事隔數日,待調查告一段落,當當事人回到下榻的旅館時,漢城本社會來電詢問催促“怎麼樣了,調查還沒結束啊,什麼時候能出港啊?”,而且看到許多船員都面露焦急的神情。如果船舶已沈沒,則在調查開始的二三天之後,除船長與三至四名船員以外,其他船員都已回國,所以當事人就會更加覺得心理缺少了依靠。

假設該航海士回到旅館,鋪開海圖,繪制航線圖,再次確認自己確定的碰撞地點準確無誤,次日又以此與保安官繼續爭執。如此反復,同船的船長與船員焦急的心情會與日漸長,加之如船中的人際關係復雜,則會免不了來自同伴之間的非難,當事人也會因此逐漸變得心情煩躁。

如果船舶沈沒,船長及船員有可能都已回國只剩當事人一人,此時他會更加覺得勢單力孤,被眾人所棄。

(7)如上所述,在船員心力已憔悴的時候,海上保安官對他講“如果你承認 A 是碰撞地點,同意適用簡易程序,那麼此案的刑事處理就會在數日之內以罰金五十萬日圓的形式了結,而且船舶也能儘早出港。不過你繼續主張 B 點是碰撞地點的話,那麼有可能提起公判請求”的話,當事人就會很容易動搖,違背自己的意志而承認 A 為事故發生地點。

5)刑事筆錄對損害賠償交涉的影響

(1)不論是刑事判決還是簡易命令,都對民事損害賠償沒有直接的法律約束力,但實際上它們對民事賠償卻有較大的影響。刑事調查筆錄與作為刑事處理結果的罰金相比,前者對民事賠償的影響要大於後者。之所以如此,是因為刑事筆錄被認為是接受訊問的嫌疑人—值班士官—主動承人並簽字,畫押的,並非是強制的。也就是說,是當事人的自由意志所決定的。正因為是當事人的自由意志決定的,所以他要在事後以“那份供述並非是我的本意”為由推翻供述,往往是不可能的。從 4)(7)中所述角度,站在 B 船的立場上考慮,這似乎太不合情理,但若是從 A 船的角度去想的話,B 船推翻自己的供述,又是很難接受的事實。

(2)如果以 B 船的值班航海士違背其意志,承認 A 點為事故發生地點為前提,進行民事賠償的交涉,那麼責任大小的劃分將會如何呢? 依

筆者之見,如無上述假定,則責任劃分將是各自 50%。但如有上述事實作為前提,則即使是事故發生在濃霧中,B 船的責任也將是 55%,A 船的責任是 45%,或 B 船為 60%,A 船為 40%,或還要大于此。

假設 A , B 兩船各自有二億日圓的損失,賠償交涉以 A 船 45% , B 船 55%成立。則 B 船要向 A 船支付多少?

A 船損失中的 55%由 B 船負擔

$$¥ 200,000,000 \times 0.55 = ¥ 110,000,000$$

B 船損失中的 45%由 A 船負擔

$$¥ 200,000,000 \times 0.45 = ¥ 90,000,000$$

B 船應向 A 船支付 ¥ 20,000,000

如交涉以 A 船為 40% , B 船為 60%成立,則

A 船損失中的 60%由 B 船負擔

$$¥ 200,000,000 \times 0.6 = ¥ 120,000,000$$

B 船損失中的 40%由 A 船負擔

$$¥ 200,000,000 \times 0.4 = ¥ 80,000,000$$

B 船應向 A 船支付 ¥ 40,000,000

由上可知,因 B 船航海士違背其意志承認 A 點為事故發生地點,所以 B 船船主要向 A 船船主支付本不應支付的二千萬元至四千萬。這就是所謂的副作用。

6)導致海上保安官調查錯誤的原因

4) , 5)是海上保安官與 B 船航海士的意見相佐,B 船航海士出于無奈,違背其意志,勉強同意 A 為事故發生地點的例子。但如果 A 點並非是事故發生地點,則基于 4)和 5)進行的簡易起訴及下達的簡易命令將是錯誤的。

那麼是什麼原因使海上保安官作出錯誤的調查呢?

筆者認為:

被調查船員的供述或提供的證據是虛假的(如對海圖或航海日誌進行篡改),而保安官未能識破。

因調查疏忽,未能收集到相關證據。例如

)從船上的 **course recorder** 的記錄中就可發現 **course pen** 與 **zone pen** 之間沒有相連性,明顯異常,但因保安部未及時派員調查,致使船方有時間進行修復,使證據被永久地消匿。

)值班航海士供述的航線與使用航海圖所表示的航線(船位)不相一

致,保安官卻只把根據航海士供述作成的航線圖作為附加文件(此行為本身並無不適),而未把使用海圖作為證據附帶在刑事筆錄中。

在沒有充分調查的前提下,海上保安官只憑自己的臆斷,無視與保安官自己的推定相矛盾的證據。

7)海上保安官調查失誤的具體案例

[例 1]對濃霧航行中的速度的虛偽供述

海上碰撞預防法規定,在視線受到限制的情況下,應減速航行。因此,在濃霧中全速航行導致碰撞事故發生後,成為嫌疑人的值班航海士會申辯“碰撞之前已減速航行”。如果海上保安官單憑該值班航海士的供述制作調查書,則免不了作出錯誤的調查書。與其相反,海上保安官此時如果仔細查看機關日誌,就可從主機(main engine)的轉速累計表中計算出正確的航速。

對於嫌疑人有利的供述沒有進行相關的調查,應責令調查人員釋明理由[注 25]。因釋明理由要求以書面形式作出並提交給海上保安部長及檢察官,所以調查人員也不敢輕視。

[例 2]橫切(crossing situation)與追超(overtaking situation)

在文後添附的圖中,假設兩船航進的相互角度為 35 度,D 船的航速為 10knots。那麼,兩船之間是橫切關係還是追超關係?

- (1) 根據海上碰撞預防法第 15 條之規定,兩隻動力船的前進方向交叉且有可能發生碰撞時,兩船為橫切關係,D 船應給 C 船讓開航路。如果在此種關係下發生了碰撞,則 D 船的責任為 67%~70%,C 船的責任為 30%~33%。
- (2) 根據海上碰撞法第 13 條之規定,在大於斜後方角度 22.5 度的位置追超前方船舶時兩船形成追超關係,C 船應在避開 D 船前進方向的安全位置上通過。如果在此種關係下發生了碰撞,則 C 船的責任為 67%~70%,D 船的責任為 30%~33%。
- (3) 從圖中的角度而言,兩船的關係很微妙:在 D 船的航速為 10knots 時,如 C 船的航速在 17.2knots 以上,則兩船為追超關係,如 C 船的航速為 17.2knots 以下,則為橫切關係。
- (4) 如果 C 船承認其實際航速為 19knots,則顯然對其不利,所以在供述中值班航海士會稱航速是 15knots。那麼 D 船能否證明 C 船的實際航速是 19knots 呢?
- (5) 在調查中,海上保安官往往只注重於調查接近事故發生地點時的航速。但如果 C 船是從名古屋開往臺灣高雄,在潮岬海面發生碰撞,則可結合在名古屋的出港時間,在名古屋港內時 harbor pilot 的下船時間及位置,在伊浪湖水道南側的伊勢灣中 pilot 的下船時間

以及至事故發生時的所經時間等,算出其間的平均航速。如依此算出的平均航速為 18knots,就可證明航速 15knots 的供述是虛假的。

而且,在從名古屋出發之前發給高雄代理店的電報中的預計到達時間中,也可推知該船預定的航速。

這些材料足已辨別 C 船航海士的供述的真偽。

因此如果 D 船認為保安部的調查不夠充分,則可根據上述材料得出的結論,自己制作意見書,提交給海上保安部長及檢察官。

- (6) 同樣假設 C 船及 D 船各自有二億日圓的損失,且證明了 C 船的航行速度為 19knots,賠償交涉以 C 船責任為 70%,D 船責任為 30% 成立。此時,C 船應向 D 船支付多少賠償金?

C 船負擔 D 船損失的 70%

$$¥ 200,000,000 \times 0.7 = ¥ 140,000,000$$

D 船負擔 C 船損失的 30%

$$¥ 200,000,000 \times 0.3 = ¥ 60,000,000$$

C 船應向 D 船支付 ¥ 80,000,000

与之相反,假定 C 船稱的航速 15knots 的不真實供述未被識破,賠償談判以 C 船責任 30%、D 船責任 70% 成立,則

D 船負擔 C 船損失的 70%

$$¥ 200,000,000 \times 0.7 = ¥ 140,000,000$$

C 船負擔 D 船損失的 30%

$$¥ 200,000,000 \times 0.3 = ¥ 60,000,000$$

D 船應向 C 船支付 ¥ 80,000,000

從上可知,C 船所稱的航速 15knots 的不真實供述能否被識破,關聯到 D 船前後一億六千萬日圓的利益。

- 8) 不當的簡易命令下達後的補救措施

不當的簡易命令下達後是否有補救措施?

簡易命令下達後十四日之內,可請求法院正式判決(刑事訴訟法第四六五條一項)。但為確保被告公判時能夠出庭,外籍船員的人身在判決確定之前要受拘束,而且期間有相當數額的律師費用發生。

即使簡易命令已經下達,但對方律師如比較講理,則也有可能達成合理的和解。

如對方聘請的律師較為公正,則即使委託方的有關當事人作了虛假供述且保安部的調查有所漏洞,但也可成立較為合理的和解。

最棘手的莫過于對方律師(包圍得不到委託人理解的律師)極力主張調查書或簡易命令中認定的事實準確無誤的案件。

處理此類案件,須在簡易命令下達後的十四日之內請求正式判決,以防簡易命令的生效。可是要以“當時的供述並非處于我的真正意志”為由推翻在海上保安部調查階段所作的供述往往是比較困難的,即使是以“同伴都已回國,感覺很寂寞”,“漢城本社催促儘快使船出港”等理由進行辯解也無濟于事。在民事賠償訴訟中也會遇到同樣的困難。總之,推翻在調查階段所作的供述是非常困難的。

五 為避免不必要的利益損失,外國船主應注意的幾個方面

綜上,因外籍船員的過失而在日本領海發生的船舶碰撞事故中,對肇事的外國船員的刑事處罰往往較輕(在事故發生後十日至二十日之內適用簡易程序,下達處以二十萬日圓或其以下罰金的簡易命令)。**{注 26}**

但船員本人受到較輕的刑事處罰的同時,外國船主卻有可能蒙受巨大的經濟損失。為避免不必要的利益損失,外國船主應注意以下幾個方面。

- 1) 絕大多數的碰撞事故處理,從保安部開始進行調查至簡易命令的下達,其刑事上的處理一般在兩周之內就可完成。因生效的簡易命令及海上保安部的調查書對民事賠償交涉起一定的作用,所以船主在海上保安部調查階段或簡易命令生效之前應自行進行事實調查,且將相關結果提交有關機關並陳述意見。
- 2) 為避免作為嫌疑人的值班航海士在不安定的心理狀態下,違背本人意志在調查書上簽名,船主應採取相應措施。
- 3) 使被扣押的船舶早一日出港是船主的迫切希望,但與此同時要充分意識到船員為使船舶早日出港而違背其意志在調查書上簽字而有可能帶來巨額經濟損失的事實。

(完)

[注 1]日本籍船員成為被告的案件

(例 1)1955 年 5 月 11 日凌晨 6 點 55 分,在高松海面

貨車航送船第 3 字高丸號\貨客航送船紫云丸號碰撞事故

在濃霧中,航行于連接宇野,高松之間的貨車航送船第 3 字高丸號與貨客航送船紫云丸號發生碰撞,造成 165 人死亡,57 人受傷。

{ 海事審理 }

一審 昭和 31 年 1 月 17 日神戶地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 35 年 8 月 29 日高等海事審理廳下達裁定

{ 刑事審判 }

一審 昭和 36 年 5 月 31 日高松地方法院下達判決如下：
業務上過失致船舶沈沒，人員死傷案

被告 三宅 實：第 3 字高丸船長(甲 1 航) 禁錮一年六個月，緩期執行二年
穴吹政數：第 3 字高丸三等駕駛員(乙 2 航，特殊無線技士) 禁錮二個月，
緩期執行一年
立岩正義：紫云丸二等駕駛員(甲 2 航) 禁錮二個月，
緩期執行一年

二審 昭和 38 年 3 月 19 日高松高等法院第一部判決(駁回請求・生效)
昭和 36 年(う)第 275 號
高刑集 16 卷 1 號 168 頁

(例 2)1957 年 6 月 24 日晚 8 點 40 分左右在網走海面

漁船第 25 春照丸號\漁船第 18 曉丸號碰撞事故

漁船第 25 春照丸號在夜間追越其他船舶過程中，因疏于注意，與

漁船第 18 曉丸號發生碰撞，致使對方船舶沈沒，曉丸號船員 11 人溺死。

[海事審理]

一審 昭和 32 年 12 月 5 日函管地方海事審理廳下達裁定
(生效)。

[刑事判決]

一審 昭和 33 年 5 月 19 日釧路地方法院網走支部判決如下
業務上過失致船舶沈沒，人員死傷案
昭和 33 年(わ)第 18 號

一審刑集第 1 卷第 5 號 777 頁

被告太田安正：春照丸號甲板長 禁錮八個月緩期執行二年

(例 3)1963 年 2 月 26 日凌晨 1 點 6 分左右在和田岬燈臺海面

貨輪立志文多丸號\客貨輪常盤丸號碰撞事故

對從有碰撞危險的橫切關係的方位駛過來的船舶沒有採取必要措施，導致碰撞，致使船舶沈沒，47 名乘客溺死身亡。

[海事審理]

一審 昭和 38 年 8 月 27 日神戶地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 39 年 9 月 24 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 43 年 12 月 18 日神戶地方法院刑事第三部判決(生效)

業務上過失往來妨害・業務上過失傷害・業務上過失致死案

昭和 40 年(わ)第 1457 號

下刑集第 10 卷 12 號 1244 頁

被告小島利行:立志文多丸號船長(甲種船長) 禁錮六個月 緩期執行二年

(例 4)1963 年 3 月 30 日凌晨 3 點 45 分左右東京灣第 2 海堡燈臺海面
貨輪賀茂春丸號\護衛艦地落次期號碰撞事件
貨輪賀茂春丸號從後衝撞地落次期號,致使地落次期號的 5 名船員死亡,10
名受傷。

[海事審理]

一審 昭和 38 年 12 月 25 日橫濱地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 41 年 2 月 10 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 43 年 6 月 26 日橫濱地方法院判決如下
業務上過失往來妨害・業務上過失傷害・業務上過失致死案
昭和 39 年(ワ)第 1168 號
下刑集第 10 卷第 6 號 668 頁

被告浜中政雄:賀茂春丸號船長(甲種船長) 禁錮二年緩期執行三年

(例 5)1964 年 5 月 15 日晚 9 點左右在北海道汐首岬燈臺海面
鮭鱒漁業母船協寶丸號\獨航船第三海鳳丸號碰撞事件
鮭鱒漁業母船協寶丸號從後衝撞獨航船第三海鳳丸號,致使對方船舶沈
沒,船員 21 名溺死身亡。

[海事審理]

一審 昭和 40 年 6 月 15 日函管地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 42 年 10 月 30 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 44 年 11 月 13 日名古屋地方法院判決如下
業務上過失致死・業務上過失致船舶沈沒案
昭和 42 年(ワ)第 637 號
月報第一卷第 11 號 1053 頁

被告松島元男:協寶丸號三等航海士(甲 2 航) 禁錮二年緩
期執行三年

(例 6)1965 年 8 月 1 日上午 10 點 50 分左右在大阪港內
拖輪蘆屋丸號\遊覽船亞索島號碰撞事件
拖輪蘆屋丸號衝撞遊覽船亞索島號,致使對方船舶沈沒,20 名乘客死
亡,三十余人受傷。

[海事審理]

一審 昭和 42 年 5 月 9 日神戸地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 44 年 11 月 8 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 48 年 4 月 14 日大阪地方法院第 6 刑事部判決

昭和 42 年(ワ)第 2930 號

二審 昭和 52 年 3 月 22 日大阪高等法院第 5 刑事部判決如下

業務上過失致船舶沈沒・業務上過失致傷亡案

昭和 48 年(ウ)第 909 號

被告東村忠男:蘆屋丸號船長(丙種船長) 禁錮八個月緩期執行二年

(例 7)1967 年 1 月 19 日上午 10 點 40 分左右在伊豆稻取海面

汽船青昇丸號\漁船又一丸號碰撞事件

汽船青昇丸號在航行中因值班操舵責任人坐在沙發上休息,沒有進行了望,加之值班操舵手因疲勞而瞌睡,衝撞在前方進行捕魚的又一丸號,致使對方船舶沈沒,二人死亡。

[海事審理]

一審 昭和 42 年 7 月 27 日橫濱地方海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 43 年 6 月 6 日靜岡地方法院下田支部判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致死案

昭和 42 年(ワ)第 2 號・第 3 號

被告渡部由郎:青昇丸號船長(乙 2 航) 禁錮一年二個月 緩期
執行三年

被告松尾常俊:青昇丸號甲板員 禁錮一年二個月 緩期
執行三年

(例 8)1967 年 3 月 12 日凌晨 4 點 26 分左右在伊予灘南端航路

大型油輪根岸丸號\小型貨輪北扇丸號碰撞事件

在伊予灘南端航路(推薦航路)航行的油輪根岸丸號,在追超當中衝撞貨輪北扇丸號,致使北扇丸號沈沒,10 名死亡。

[海事審理]

一審 昭和 43 年 4 月 11 日廣島地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 44 年 11 月 6 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 48 年 4 月 10 日東京地方法院刑事第 2 部判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致死案

昭和 45 年(ワ)第 413 號

被告福田武雄:根岸丸號一等航海士(甲 1 航)禁錮一年六個月 緩期執行二年

(例 9)1973 年 4 月 26 日上午 8 點 35 分左右在德山灣口附近

Naphtha Tanker 松丸號\貨輪第 25 祇園丸號碰撞事件

Naphtha Tanker 松丸號与貨輪第 25 祇園丸號在視野受到限制的狀況下發生碰撞,引起火災,致使 4 名死亡,4 名受傷。

[海事審理]

一審 昭和 50 年 7 月 17 日廣島地方海事審理廳下達裁定 (生效)

[刑事判決]

一審 昭和 52 年 4 月 28 日山口地方法院德山支部判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致傷亡案

昭和 51 年(ワ)第 135 號,第 136 號

被告松本好男:松丸號船長(乙種船長) 禁錮二年緩期執行三年

被告木村恭二: 25 祇園丸號船長(乙種船長) 禁錮二年緩期執行三年

(例 10)1974 年 4 月 25 日上午 8 點 20 分左右笠戶島火振埼燈臺海面

貨輪順洋丸號\貨輪鐵友丸號碰撞事件

貨輪順洋丸號的航海士停止了望,与貨輪鐵友丸號發生碰撞,致使對方船舶沈沒,5 名船員溺死身亡,一人負傷。

[海事審理]

一審 昭和 49 年 9 月一九日廣到地方海事審理廳下達裁定(生效)

[刑事判決]

一審 昭和 50 年 5 月 19 日山口地方法院德山支部判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致傷亡案

昭和 49 年(ワ)第 33 號

被告前泊弘光:順洋丸號三等航海士(乙 2 航) 禁錮二年六個月

(實際執行)

(例 11)1974 年 6 月 29 日晚 10 點 35 分 北緯 43 度 26 分 東經 146 度 52 分

漁船第 3 真晃丸號\韓國漁船海金剛號碰撞事件

在濃霧中,日本漁船第 3 真晃丸號与韓國漁船海金剛號發生碰撞,導致 23 名韓國船員死亡。

[海事審理]

一審 昭和 50 年 5 月 23 日函管地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 51 年 9 月 24 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 51 年 12 月 13 日釧路地方法院判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致死案

昭和 51 年(㉔)第 72 號

被告栗林 正:第 3 真晃丸號冷凍長(無海洋技術許可) 禁錮二年
緩期執行三年

(例 12)1974 年 7 月 29 日凌晨 5 點 30 分水子島燈臺海面
貨輪菊光丸號\巴拿馬籍貨輪 WESTERN STAR 號碰撞事件
貨輪菊光丸號在濃霧航行中,沒有明確駕船指揮的交接,怠誤了望,導致延誤
發現巴拿馬籍貨輪,與該貨輪發生碰撞,致使對方船舶沈沒,24 名船員死
亡,一名受傷。

[海事審理]

一審 昭和 50 年 10 月 24 日門司地方海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 50 年 4 月 12 日大分地方法院判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致傷亡案

昭和 49 年(㉔)第 287 號

被告橋本以行:菊光丸號船長(甲種船長) 禁錮二年 緩期執行
二年

被告今磯周文:菊光丸號一等航海士 禁錮一年六個月 緩期執
行二年

(例 13)1974 年 11 月 9 日 13 點 37 分左右在東京灣

大型油輪第拾雄洋丸號\貨輪 PASHIFYUKKU ARESH 號碰撞事
件

在東京灣內,裝載危險物品的大型油輪第拾雄洋丸號與貨輪
PASHIFYUKKU ARESH 號發生碰撞,導致 33 名死亡,6 名受傷。

[海事審理]

一審 昭和 50 年 5 月 23 日橫濱地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 51 年 5 月 20 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 54 年 9 月 28 日橫濱地方法院第一刑事部判決 如
下(生效)

業務上過失往來妨害・業務上過失致傷亡案

昭和 51 年(㉔)第 1424 號

月報第 11 卷第 9 號 1099 頁

被告小川 卓:第拾雄洋丸號船長(甲種船長) 禁錮二年 緩期執
行三年

(例 14)1976 年 7 月 2 日晚 7 點 44 分左右在諸島水道米鹿加瀨戶

渡船雙葉號\GREAT VICTORY 號碰撞事件

在諸島水道渡輪雙葉號與巴拿馬船 GREAT VICTORY 號發生碰撞而沈沒,導致 5 名乘客死亡,10 名負傷。

[海事審理]

一審 昭和 52 年 2 月 19 日廣島地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 53 年 2 月 28 日高等海事審理廳下達裁定

[刑事判決]

一審 昭和 53 年 9 月 11 日廣島地方法院刑事第 2 部判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致傷亡案

昭和 52 年(ワ)第 471 號

被告松田岑浦:雙葉號船長(甲種船長) 禁錮六個月 緩期執行二年

[注 2]禁錮 把犯人關押在監獄的一種刑罰,但不強迫勞動,這一點不同于徒刑(刑法第一三條)。韓國刑法第四一條,第六八條,也有“禁錮”文字出現。

[注 3]外國籍船員成爲被告的案例(簡易程序)

(例 15)1980 年 9 月 11 日下午 4 點 20 分左右在六連島泊位

中國貨輪和田號\韓國貨輪 SH 號碰撞事件

停靠的中國船舶和田號因 13 號臺風經過,船錨發生移位,與停靠在附近的韓國貨輪 S H 號及日本貨輪第 25 號玄洋丸號發生碰撞,導致 SH 號沈沒及 SH 號船長溺死身亡

[刑事判決]

業務上過失往來妨害・業務上過失致死案

1980 年 9 月 22 日下關簡易法院下達簡易命令如下

被告周虎臣(中華人民共和國國籍):和田號船長 罰金 20 萬日圓。

(例 16)1980 年 12 月 17 日晚 7 點 4 分左右蓋井島西南方海面

United Arab Emirates 藉貨輪 SOLIDARITY 號\韓國藉貨輪 V 號碰撞事件

UAE 藉貨輪在航行中因怠于了望,與從其左前方以橫切關係行駛的韓國貨輪 V 號相撞,使 V 號船機艙室起火,導致 1 名船員死亡,12 名負傷。

{刑事判決}

業務上過失往來妨害・業務上過失致死傷案

昭和 55 年(イ)第 3939 號

昭和 55 年 12 月 25 日小倉簡易法院下達簡易命令如下

被告李某(韓國籍):V 號船一等航海士 罰金 17 萬日圓

被告 K・R・Sridhar(印度籍):SOLIDARITY 號一等航海士 罰金 20 萬日圓

(例 17)1981 年 9 月 4 日晚 9 點 24 分左右在紀伊水道

巴拿馬籍貨輪 SOUTHERN CSREER\韓國籍貨輪 SB 號碰撞事件

巴拿馬籍貨輪 SOUTHERN CSREER 因航行中怠于了望,與同航的韓國籍貨輪 SB 號相撞,使 SB 號沈沒,1 名船員溺死身亡。

{刑事判決}

業務上過失往來妨害・業務上過失致死案

昭和 56 年 9 月 14 日和歌山簡易法院下達簡易命令如下

被告朱瑞龍(臺灣籍): SOUTHERN CSREER 號船長 罰金 20 萬日圓

(例 18)1985 年 9 月 6 日中午 12 點 37 分左右周防灘姬島海面

印度籍貨輪 VISHUVA ANURAG 號\韓國籍貨輪 H 號碰撞事件

印度籍貨輪 VISHUVA ANURAG 號在白天視野良好的情況下駛近韓國籍貨輪 H 號,于姬島海面欲轉向駛往豐後水道時,主觀臆斷被迫超船也駛向相同水道而疏于注意,致使與 H 號相撞,H 號沈沒,船員四名負傷,二名行蹤不明。

{刑事判決}

業務上過失傷害案

昭和 60 年(い)第 1117 號

1985 年 9 月 19 日大分簡易法院下達簡易命令如下

被告 James Neerackal Mathew(印度籍): VISHUVA ANURAG 號二等航海士 罰金 15 萬

(例 19)1989 年 10 月 31 日 1 點 38 分左右在室戶岬海面

巴拿馬籍貨輪 EVER GUIDE 號\韓國籍貨輪 IP 號碰撞事件

巴拿馬籍貨輪 EVER GUIDE 號在追超左舷前方的韓國籍貨輪 IP 號時,因未經充分注意觀察而盲目駛近,造成與 IP 號碰撞,使同船沈沒(IP 號的 9 名船員行蹤不明)。

{刑事判決}

業務上過失往來妨害案

平成元年(い)第 1570¥1571 號

平成 2 年 11 月 22 日高知簡易法院下達簡易命令

被告王承元(臺灣籍): EVER GUIDE 號二等航海士 罰金 20 萬日圓
被告某某某(韓國籍):IP 號二等航海士 罰金 20 萬日圓

{注 4}這裡說明的是別表 1~3 所舉的例子。當時的罰金最高額是 20 萬日圓。其後,于 1991 年 5 月 7 日罰金額最高增至 50 萬日圓。

{注 5}来源于守谷英隆律師提供的信息。

{注 6}外國籍船員成爲被告的情況(公判請求)

(例 20)1973 年 5 月 3 日晚 11 點 46 分左右伊浪湖岬燈臺海面
西德藉 MERIAN 號\原油運輸船日聖丸號碰撞事件
西德藉 MERIAN 號從後衝撞原油運輸船日聖丸號,使被撞船舶沈沒,
5 名船員死亡。

{海事審理}

一審 昭和 49 年 11 月 30 日橫濱地方海事審理廳下達裁定

二審 昭和 51 年 7 月 29 日高等海事審理廳下達裁定

{刑事判決}

一審 昭和 49 年 4 月 22 日津地方法院刑事部下達判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致死傷案

昭和 48 年(わ)第 106 號

被告 Jan Uwe Breust(西德):西德藉貨輪船長 禁錮二年
緩期執行三年

二審 昭和 51 年 3 月 30 日名古屋高等法院判決 發回重審

昭和 49 年(う)289 號

重審 昭和 52 年 6 月 8 日津地方法院刑事部判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致死傷案

昭和 51 年(わ)

罰金 20 萬日圓(生效)

(例 21)1978 年 6 月 21 日上午 6 點 18 分左右 岩手縣首埼燈臺海面

建昌號\漁船第 13 號有漁丸號碰撞事件

臺灣藉船建昌號在雷達上已發現漁船第 13 號有漁丸號,但仍不改變航
速,造成碰撞,使有漁丸號沈沒,13 名船員溺死身亡,1 名負傷。

{海事審理}

一審 昭和 54 年 1 月 31 日仙台地方海事審理廳下達裁定(生
效)

{刑事判決}

一審 昭和 53 年 10 月 4 日盛岡地方法院判決如下

業務上過失往來妨害・業務上過失致死傷案

昭和 53 年(和)第 153 號

被告陳能通:建昌號一等航海士 禁錮一年 緩期執行三
年(生效)

(例 22)1989 年 1 月 26 日晚 8 點 38 分左右在蓋井西南方海面

新加坡藉運輸船 SEMBAWANG 號\巴拿馬藉貨輪

CATHERINE ROSE 號碰撞事件

新加坡藉運輸船 SEMBAWANG 號因航行中不注意了望,致

使与已橫切關係向左航行的巴拿馬籍貨輪
CATHERINE ROSE 相撞,使被撞船舶沈沒,同船的
17 名韓國籍船員全部溺死身亡。

{刑事判決}

業務上過失往來妨害・業務上過失致死案

平成元年(㉓)第 83 號

平成元年 7 月 20 日福崗地方法院小倉支部第 2 刑事部下達
判決

被告崔某某(韓國籍): SEMBAWANG 號甲板長 禁錮二年
六個月 緩期執行三年

{注 7}請教于 MERIAN 號船長 Jan Uwe Breust 的律師根本博美先生

{注 8}問詢于 SEMBAWANG 號甲板長崔某某的律師木村宏先生

{注 9}韓國刑法第 189 條規定(業務上過失交通妨害罪),可處三年以下禁錮或五萬韓
元以下罰金。根據“罰金等臨時措施法”第 4 條 1 項之規定,罰金額增至 40
倍。

{注 10}韓國刑法第 268 條(業務上過失致死傷罪)規定,可處五年以下禁錮或五萬韓
元以下罰金。

{注 11}根據海上警備研究會編輯的“事件事例集(海事事件)”第 257 頁所寫:在調
查外國籍船舶時,爲使避免不當地妨害船舶的航行,盡可能采取任意調查方式
爲海上保安廳的方針。

另外,在 1975 年 7 月 16 日發生在日御岬海面發生的“FORTA SANTO
S 號\第 12 幸國丸號碰撞逃跑事件(7 人行蹤不明)”中,儘管船體上有很大一
片的艇痕及有目擊證人,足可證明 FORTA SANTO S 號就是加害船舶,
但出于如實施強制調查方法,則不但會有較強的社會反響,而且有可能引起外
交問題等理由,只以說服船員(爲巴西籍,否認有碰撞),進行任意調查的方式了
結了此案。如當事人是日本籍船員,則有可能采取了強制調查方式。記載于同
書 321 頁以下。

{注 12}從韓國刑事訴訟法第 246 條,第 247 條的規定來看,韓國刑法似乎也采用起
訴獨占主義及起訴權宜主義。

{注 13}此外,缺乏起訴要件,被懷疑的事實不構成犯罪,符合免于刑事處罰規定的
條件等情況下也不起訴,這里就不一一而論。

{注 14}基于明治 26 年郵政大臣与司法大臣之間達成的“有船長,駕駛員,機關部
等許可證,且從事該種職業的人,在航海,停靠等作業過程中,因過失,懈怠等
原因,導致船舶碰撞等海難事故時,不論刑事證據充分與否,應先進行海事審理,
之後再起訴”協議。

{注 15}團藤重光所著“刑法綱要總論”第 3 版 135 頁以下有如下說明。

“現代社會生活中伴隨的種種危險行爲,如果它有利于社會—以在客觀上行爲主體盡到了應盡的注意義務爲條件—則應肯定此種行爲。這種危險行爲有時會侵害法所維護的權益,但從維護較之更大的社會法益的角度出發,在爲避免危害結果而盡到了客觀上的注意義務時,社會應容許這種行爲。也就是說,只有沒有盡到客觀上的注意義務的行爲,才有違法性可言。這種注意義務並不是與行爲主體作了多少努力而相關的主觀違法因素,相反,它是以正常的普通人盡到該種義務是否能夠避免侵害社會法益結果的出現爲判斷依據的一種客觀違法要件。”

即,即使行爲人有過失,但只憑此卻不能認定其就是過失犯,只有行爲主體實施了違反客觀注意義務的行爲時,才是過失犯。

{注 16}檢察官荒木紀男所著“關於海上交通事故犯罪的研究”(法務研究報告書第 60 集第 2 號 4 頁)及海上警備研究會編輯的“事件事例集(海難事件)” 207 頁有如下的說明。

“不論是從學術研究的角度,還是從實際搜查角度而言,證明過失犯罪都是比較困難的。特別是在船舶碰撞事故中,碰撞前的狀況作爲證明過失存在與否的關鍵證據,其收集更加困難。這是實務從事者共所周知的。”此話出自曾經在搜查竹一 4 事件(汽船日化丸號\汽船伊士丹·竹號碰撞事件)第一線工作過的海上保安官。

{注 17}昭和 47 年版司法研修所檢察教官室所編“檢察講義稿” 152~153 頁

{注 18}韓國刑事訴訟法第 448 條以下也以“略式節次”規定了類似于日本刑事訴訟法中的簡易程序,但我本人並部十分了解該規定如何適用於船舶碰撞事故。

{注 19}筆者的解釋

{注 20}筆者的解釋

{注 21} Black ' s law Dictionary 5th Edition 1037 頁 Plea bargaining 有如下的說明。

The process whereby the accused and the prosecutor in a criminal case work out a mutually satisfactory disposition of the case subject to court approval.

It usually involves the defendant ' s pleading guilty to a lesser offense or to only one or some of the counts of a multi-count indictment in return for a lighter sentence than that possible for the graver charge.Plea bargaining procedures in the federal courts are governed by Fed.R.Crim.P.11(e).

長谷川俊明所著“對對國際化社會中戰略訴訟觀的建議”中對司法交易有如下說明。

這裡所說的“司法交易”,英文稱之爲 Plea bargaining,也可譯爲“答辯交易”。“司法交易”的進行以被告“有罪答辯”爲前提(guilty plea),它是刑事案件中的一種“和解”,即被告以主動承認其有罪爲條件,要求檢察官對部分

罪行不予起訴或使自己得以從輕處罰,是檢察官与被告之間進行的“交易”(bargaining)。法院依據當事人提出的交易內容進行量刑,下達有罪判決。從為節省開庭所支出的時間,勞力及費用等實際處罰出現了司法交易。檢察官在預見到證明犯罪確有難度時,與其冒在公判時敗訴的危險,還不如確實地確定被告有罪。同時,被告方也會覺得與其長時間背負被告的名分,花費相當的訴訟費用,還不如盡早承認有罪,換得從輕處罰和及早了結案件為好。

但是,也有不少的案件是在如果爭訟到最後,則可能會判無罪的情況下,被告出于上述的考慮而勉勉強強與檢察官進行交易的。事實上這等于強迫被告招供,似乎使刑事程序在人權保障問題上有遭議論之虞。特別是進行司法交易不存在在公開法廷上的調查取證,所以有可能剝奪被告的很多權利。如果把刑事審判作為“交易的場所”而不是“對審構造的場所”,則不能不說是背離了美國刑事審判制度所追求的理想。

{注 22}從 1981 年 9 月至 12 月在廣島大學法學部任客員研究員的 North Carolina 州立大學 Joel Rosch 助教授指出日本的簡易命令程序具有類似于美國的司法交易的構造。

Joel Rosch “審判與司法交易” 刊登于“判例周刊”第 511 號 23 頁以下。

{注 23}例如,“雖然如此,但就象在所有碰撞事件中的供述一樣,事故雙方船舶的供述都有共通之處,即各自主張有利于己方的意見。如按照雙方供述,則根本不會發生碰撞。可事實上碰撞事故就是發生了。”(記載于前面所提的“事件事例集(海難事件)” 143 頁,有關調查希臘籍船舶尼奧貝號與漁船第 6 天春丸號碰撞事件)

{注 24}對於海圖中指示出的推薦航路,法律似乎沒有規範。但是,作為船員應具備的常識(海上碰撞預防法第 39 條),船舶應沿推薦航路的右側航行。以下的事件作為在海事審判中把此常識明示的案例,記載與內海導航人大西武雄所著“瀨戶內海的安全航行法” 513 頁中。

廣島地方海事審理廳 昭和 55 年 9 月 29 日下達

卡佛立賽托巴爾號\貨輪陳翁號碰撞事件(備後灘)

高等海事審理廳昭和 61 年 5 月 29 日下達裁定

油輪毛利卡丸號\油輪 EASTERN LAUREL 號碰撞事件(播磨灘航路)

{注 25}司法研究所昭和 41 年 2 月版“刑事辯護實務—刑事辯護講義稿—” 48 頁

{注 26}從 1991 年 5 月 7 日起,罰金最高額增至 50 萬日圓。

