

アメリカ法における船舶所有者の難破物除去責任(一)

重 田 晴 生

アメリカ法における船舶所有者の難破物除去責任(一)

- 一 はじめに — 難破物責任序説 —
- 二 一八九九年河川港湾法〔難破物法〕の形成
- 三 難破物責任に関する判例法の展開
 - (1) 故意による沈没事故と難破物責任
 - (2) 過失による沈没事故と難破物責任
 - ① 初期の判例法の発展—Wyandotte 以前の伝統的判例法理
 - ② Wyandotte Transportation Co. v. U. S. 判決—伝統的判例法の崩壊
 - (3) 過失なき沈没事故と難破物責任 (以上本号)
- 四 難破物責任と船主責任制限
- 五 むすび

一 はじめに — 難破物責任序説 —

戦後の世界経済の目覚ましい発展は、第二次産業資本の経営を大規模化し、これに伴って促進された海運市場の近代化・合理化は、他方で科学技術の急速な進歩とも相俟って、一つに船舶の大型化・専用化並びにその高速化を促し

た。こうした情勢とともに、近年の顕著な特徴の一として指摘される、水中翼船、エアークッション艇（ホバー・クラフト）等の特殊船舶の増加や海洋リクリエーションの国民的普及によるモーター・ボート、ヨット等の小型船舶の激増は、海上交通の様相をますます複雑かつ輻輳化させており、これら現代の海運・海洋を取り巻く状況は、衝突その他の海難事故の多発化、並びにその災害規模の巨大化の傾向のあることを示している。

もちろん、こうした海上災害に対しては、例えば、航路・港湾などの交通環境の整備、船舶の構造・設備面での安全性確保や船員の資質向上等による安全運航の確保、さらには責任保険制度の確充といった事前予防的対応が必要であること言を俟たないが、いま一方の実際的な問題として、現実に海難事故が発生した後における、沈没船・座礁船・放棄船およびこれらに船積された貨物その他の海上難破物の引揚・除去または破壊・無害化といった事後の問題がある。ひろく難破物責任（wreck liability）の問題である。

かかる海上の難破物（除去）責任に関しては、第一に、沈没船（船骸）その他の難破物の除去等の権限ないし義務の帰属、並びに除去費用の負担の問題、第二に、船主責任制限制度との関係、および第三に、海上保険制度との関係、など、公・私法にわたる多様な法的側面から問題が提起される。

このうち、第一のいわゆる難破物除去責任に関しては、各国はそれぞれに海上航行の安全または可航水路の確保といった国家行政ないし法政策的見地から、国家（または地方公共体）の難破物除去権限、並びに船舶所有者等に対する公法上の難破物除去義務および除去費用の負担について定めた成文法規を有している。西ドイツの一八七四年五月一七日座礁令第二五条⁽¹⁾、フランスの一九六一年二月二六日デクレ（六一―一五四七号）第四条・第五条⁽²⁾、イギリスの一八九四年商船法第五三〇条以下⁽³⁾、ノルウェーの一九三三年六月二四日港湾法第五五条⁽⁴⁾、カナダの一九二七年修正法律第一四〇章第二節⁽⁵⁾、オランダの一九三四年船骸除去法第一〇条⁽⁶⁾、などである。わが国では、港則法第二六条、第三七

条の三、 および海上交通安全法第三三条第二項において、船舶交通（の安全）を阻害する虞れのある場合に、港長または海上保安庁長官は、船舶所有者等に対し船舶、船骸その他難破物の除去命令を発しうる旨が規定され、船舶交通を阻害した船舶所有者等が自発的に除去を行なうよう行政上の指導・命令がなされるとともに、船舶所有者等が、これに応ぜざる場合には、港長または海上保安庁長官が自ら除去等をし、または第三者をして除去せしめて（行政代執行法第二条）、その代執行費用を船舶所有者等から徴収することとする。

このように、海上の難破物に関しては、各国とも国内法制で国等の権限並びに船舶所有者等の義務を定めているが、しかし、そうした行政法規の内容は、それぞれに長年の伝統と政治的・経済的事情から様々である。そこで、これに対しては、近年、主として国連のIMCO（政府間海事協議機関）法律委員会によって、この法領域における普遍的統一法の形成を目指す動きが現われ、一九七二年四月の同法律委員会第一二二期において、リベリアの案になる「危険な難破物の除去に関する国際条約（International Convention for the Removal of Hazardous Wrecks）」と題する条約案が提出審議されることになった。⁽⁷⁾ これより先、これまで海事法の国際的統一に貢献してきた万国海法会（CMI）は、一九六五年九月一八日開催の第二七回万国海法会総会（ニューヨーク総会）の常任委員会会議において、前回の常任委員会（一九六三年）の席上資料提出のあったスペインのイザール（Ysaar）教授の手になる難破物に関する条約草案の取扱い方について審議をなし、早くから、この問題について関心のあることを示していた。⁽⁸⁾ しかし、このような国際的レベルの動きも、その後はいずれも確実な進展をみせることなく、今日に及んでいる。⁽⁹⁾

次に、第二の船主責任制度との関係についていえば、周知のように一九七五年の現行船主責任制限条約（一九七八年五月三一日に発効し、現在世界二六カ国の批准・加入を集めている）が、難破物責任を責任制限を受けべき債権の一に取り込んでおり（第一条一項C）、⁽¹⁰⁾ これをうけた国内立法としても、フランスの一九六七年一月三日の「船舶及び他の海

上建造物の地位に関する法律」第五九条⁽¹¹⁾、イギリスの一九五八年商船〔船舶所有者等の責任〕法第二条第二項a⁽¹²⁾（但し、本条項は現在未発効。第二条第五項）、およびノルウェー・スエーデンの海法典第二五四条一項五号⁽¹³⁾などが、難破物責任を制限債権として規定している。しかしこうした反面、一九五七年条約は難破物責任について完全な統一を望まず、各国にこれを除外する権利を認めていることから（署名議定書二項a⁽¹⁴⁾）、例えば、一九七二年六月二一日の西ドイツ改正商法典（第四八六条参照。但し、一八七四年座礁令第二五条⁽¹⁵⁾）や、最近成立したわが国の船主責任制限法（第三条参照）のように、難破物責任を責任制限債権としていない立法もあって、この点の取扱いは各国必ずしも一様ではない。なおこの程一九五七年条約の改正条約として成立した、一九七六年の「海事債権についての責任の制限に関する条約」⁽¹⁷⁾（Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976）も、難破物除去等による債権を責任制限債権とするとともに、これを留保の対象としている⁽¹⁸⁾（第二条一項(d)・(e)、第一八条）。

また第三の保険制度の問題に関しても、多くの海運国が、古くからいわゆるP・I保険などを中心とした特別の責任保険的制度を用意し、難破物責任について危険の分散を図っていることは周知の通りである⁽¹⁹⁾。

ところで、アメリカ法においては、可航水域＝航行可能水域（navigable waters）の使用・管理は、合衆国憲法の州際通商規制権限（U. S. Const. art. I, §8, cl. 3）の一環として、連邦政府の管掌するところとされ、かかる規制権能に基づいて一八九九年に連邦議会が制定した「河川港湾法（Rivers and Harbors Act）」が、合衆国内の河川港湾など可航水域の確保に関して基本的な規定をおいている。そして特に、いわゆる「難破物法（Wreck Acts）」と通称されるその一群の法規は、航行障害となりたる沈没船等につき、その所有者の除去義務並びに除去費用の償還責任について定めている。したがって、アメリカ法において海上の難破物責任の帰属の問題は、一応立法上解決済みの問題といえなくもないが、しかし、同法は、例えば難破物除去費用に関する国の償還請求権の性質が船舶自体に対する対物権であ

るか、船舶の所有者に対する対人権であるかといった点、或いは船舶事故原因との関係、さらには同法より半世紀程先行している「船主責任制限法」との関係などについて決定的な明文を欠いており、決して完璧な立法とはいえないため、その法解釈をめぐり、国と沈没船その他の難破物の所有者との間に今世紀以来なお終焉をみない論争がある。

そして、特に、今世紀後半に至って、漸くに自らの考え方を開陳する機会に恵まれた合衆国最高裁判所が、難破物法の制定以来、アメリカの判例法（下級審判決）が伝統的に堅持し続けてきた立場、というよりも広くアメリカの海事法曹間で「充分に確立された法則（well-established rule）」を一挙に覆して、沈没事故について過失（または故意）のある船舶所有者は、沈没船の委付をなしえず、沈没船の除去義務を負わねばならないとともに、除去費用に対して人的責任（in personam liability）を負担すべき旨を判決して（Wyandotte Transportation Co. v. U. S., 1967）から、この新たな責任原則の評価について、判例・学説上少なからぬ議論が呼びおこされている。⁽²⁰⁾そして、殊に、船舶所有者に対して厳しい難破物責任を確立した、この Wyandotte 判決は、いわば当然のことながら、海商法上の伝統的制度である船主責任制限の制度に対する関心を一層高めることになった。いうまでもなく、アメリカの現行「船主責任制限法」(Limitation of Liability Act, 9 stat. 635 (1851), 46 U. S. C. § 181-189)は、難破物法の成立に先駆けることおよび半世紀の一八五一年に議会通过したものであり、その後数次の改正を受けたが、その内容は、依然として統一条約に背を向けたアメリカ独得の立法である。⁽²¹⁾そして、このアメリカの船主責任制限法によれば、船舶の運航における過失によって生じた損害に対し、船舶所有者は、自己に故意ないし過失がなければ、当該船舶につき有する利益および運送貨の額に責任を制限できるものとされる（§. 183）。したがって、同法は、難破物除去責任を責任制限債権（ないし非制限債権）として明文にしてないから、およそ難破物責任ないし除去費用につき、船舶所有者が法律上の有限責任の利益を享受できるか否かは、すべて法の解釈を俟つ問題である。

本稿は、こうした海上難破物の除去責任の法的问题を、アメリカ法に焦点を合せて考察するものであり、それは、すでに筆者が素描したイギリス法における難破物責任の研究（拙稿「難破物責任に関する若干の考察—イギリスの法制度を中心として」海事業業研究所報二一四号八一九七五年十二月）に続くべき一篇である。もとより、海難事故に伴う船舶所有者の責任の問題については、こうした難破物（沈没船等）に関するものほか、船舶から流出した油による汚濁責任の問題があるが、この法律的側面については、将来の研究課題として残し、当面ここでは取り扱わない。このささやかな比較法研究が、文献数少なき中であって、⁽²²⁾ 現行法制度に対する解明と新たな法の展開のために、些かなりとも裨益するところがあれば幸である。⁽²³⁾

- (1) 一九七二年独商法の改正に伴って改正された一八七四年五月一七日の座礁令 (Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (RGBl. S. 73))
- 第二五条は次の通りである。第二五条 (1) 水路、停泊地又は港における航行が、無援状態で漂流し、擱座し若しくは沈没した海上航行船舶若しくは海上航行船舶内又は海上航行船舶上に存した物を含めて海上航行船舶の難破物により、又は海上航行船舶の属具により、侵害されたときは、管轄庁は、そのような干渉が必要でありかつ障害が他の方法により除去されずまた有効に除去できないおそれのあるときは、その障害物を除去することができる。
- (2) 官庁が明らかに除去を開始したときは、もはやその同意なしに、障害を除去し、又は障害の目的物を持ち去つてはならない。可能な限り、第三項により除去の費用を償還すべき者に遅滞なく通知しなければならぬ。
- (3) 障害を惹起した者及び除外された目的物の所有者は、官庁に対し除去の費用を償還する義務を負う。多数の義務者は連帯債務者として責任を負う。
- (4) 第三項により除去費用の償還の義務を負う者は、除去によって償還義務を生じさせた除去された目的物の価格を限度としてのみ責任を負う。除去された目的物の価格は除去の終了の時で定める。第一文により責任が制限される連帯債務者としての多数の義務者が責任を負うときは、官庁は、除去された目的物の価格の限度まで一度だけ支払いを請求することができる。
- (5) 除去された船舶の上に、官庁は、その除去の費用の償還債権のために船舶債権者の権利を有する（商法第七五四条第一項第四号）。また、そのように除去された目的物の上の質権が官庁に帰属する。その質権はその目的物の上のすべての他の質権より先順位を有する。それは請求権の発生から一年経過したときは消滅する。商法第七五九条第二項を準用する。
- (6) 第三項による償還債権のための執行は行政強制執行手続によって行なわれる。不動産の強制執行に従わない除去された目的物については、執行官庁は公売に付することもできる。民法第九七九条及び第九八〇条を準用する。売得金はまず除去および換価の費用にあてる。
- (7) 除去された目的物の換価に際しての剰余金は、取戻権の放棄のもとに、供託すべきものとする。
- (8) 第二項及

至第八項は、船舶乗組員の所有物、旅客の手荷物および郵便物には適用しない。第二五条 a 「第二五条第一項に掲げる事実の一つにより、航行の妨害の危険が生じたときは、これを認めた船長は最寄りの座礁官署に遅滞なく通告する義務を負う。」(以上、江頭憲治郎 II 大塚竜児共訳―後掲一頁註(15)を参照)。なお、改正前の旧座礁令第二五条の法文訳については、小町谷操三「船舶の保険委付と沈没船取除義務の帰属について」法学志林第六二巻二七〇頁、松波仁一郎「沈没船の除去と船主の責任」海法会誌一三三〇八六頁以下、参照。因みに、西博士とも本法を「水難救護法」と訳されている。

(2) フランス法の下において海上難破物は、一九六一年一月二六日のデクレおよび一九六五年二月四日の命令が規律するところである。一九六一年一月二六日のデクレの第四条は、(1)船骸が航行または水産業を阻害し、またその回復が一般の利益でありかつ緊急性のある場合には許容期間内はその引揚げ作業を成就しない船舶所有者に対して召換状を送達した後、(2)船舶所有者が船骸の引揚げにつき十分な方法で対処せずかつ当該船骸の価値低減ないし滅失を避けるために直ちに実行しなければならぬ場合には、船舶所有者の求めに応じて、海事行政官は、所有者の費用と危険において引揚げ作業を執行することができる、旨を規定する。また、その第五条は、座礁しまたは沈没した船骸が、港湾内港湾の出入路、水路、停泊所等で暗礁・障害物となりたる場合、土木局長は船骸の所有者に対しその引揚げまたは破壊を求めて召換状を発給し、併せてその作業の始期並びに終期を定めて許容期間を設定する。船骸の所有者が不明なる場合、または作業の完遂を拒否ないしは懈怠し、若しくは作業実施のための許容期間を遵守せざる場合には、土木局長が所有者の費用と危険で自ら執行することができる旨を設定する。

そして、船骸の除去費用の填補責任についてみれば、上記の通りデクレの規定が「所有者の費用と危険において」としていることに徴し、船舶所有者が自ら作業を遂行する場合はもとごりのこと、行政当局が作業を代執行する場合(デクレ第四条二項)にも、法律上船主の負担とされる。これに対して船舶所有者は、海事行政官が船骸を引揚げなるべく命令した場合(デクレ第四条一項)、または土木局長が自ら作業を執行した場合(デクレ第五条二項)、委付権を有し、委付の宣言によって再浮揚ないし破壊の費用の負担を免除されることになる。

(3) 一八九四年商船法(Merchant Shipping Act, 1894, 57 & 58 Vict. c. 60)によれば、港湾局または水路管理局は管轄内およびその附近の港湾・潮水における船舶(国有船を含む)の沈没・乗揚・放棄によって航行ないし救難活動が妨害され、或いはそうした虞れがある場合、海上難破物(船舶・属具・積荷・貯蔵物・バラストなど)を引揚げ、移動し、破壊する権限を有し、かつこれによる費用について港湾局等は難破物を売却処分し、その売得金を除去費用に充当できる権限を有すると規定する(第五三〇条)。また、同様の難破物事故がブリティッシュ・アイランド内の航路、海浜、岩礁、浅瀬、州またはこれらに隣接する海または島等で発生した場合、所轄の燈台局が、前記した港湾局等が有すると同一の除去権限並びに除去費用償還請求権を有するとされる(第五三二条)。なお、右の一般法ともいべき商船法のほか、同じく国会制定法として一八四七年港湾・船渠および埠頭法(Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847)、一八六五年船舶建造港法(Dockyard Ports Regulation Act 1865)、および特定の港・河川を規制する特別法(地方的法律、私法律)などが、各別に除去権限と除去

費用の償還権を明規している。そして、特に難破物除去費用の償還請求権については、一般法たる商船法に依る港湾局のそれは、引揚げられた難破物の換価という対物権にとどまるが、港湾・船渠および埠頭法（第五六条）並びに船舶建造港法（第一五条）などにおいては、港長が右のほかその不足額につき難破物所有者に対して人的請求権を有する旨を明定している。イギリス法における難破物立法の内容は、拙稿「難破物責任に関する若干の考察—イギリスの法制度を中心として」海事産業研究所報一一四号一八頁以下参照。

- (4) ノルウェーの港湾法第五五条 (Harbour Administration Act of June 24, 1933, no. 8, s. 55) の定めるところによれば、船骸除去に対する船主等の責任は、一般的に絶対的であるとされ、船骸が港湾・水路等を閉塞しその他交通を妨げたる場合、港湾局は、船主等に対してその除去を要求する権限を有すると同時に、船主等が自ら除去しない場合には当局が彼等の費用で除去できるとする。そして、除去費用については、第一次的には船骸自体の価値によって償われるが、これで十分でなければ、その差額につき船主等は人的責任を負うべきこととされる。

- (5) 一九二七年のカナダ修正法律第一四〇章第二節 (Revised Statutes of Canada, 1927 ch. 140, Part II) は、以下のように「国の船骸等の除去・破壊、売却処分権限、および船骸等の所有者の国に対する人的な償還責任を定める。」「運輸大臣は、本節の諸規定に基づいて (a) 障害物の位置を指示するための信号又は灯火の施設 (b) 可航水域の航行を妨害し又は危険たらしめる船骸、船舶その他の物の除去ないし破壊 (c) 国の公池に乗揚げ又は放置された船舶その他の物の除去、を命ずることができ。信号ないし灯火の保守、又は船骸、船舶その他の物の除去ないし破壊についての費用は、国庫から支出される。国は、障害となりたる船舶、貨物その他の物の売得金が国庫より支出された金額を償うに足らざるときはその不足額を、又は売却すべき物がなければその金額の全額を (a) 船舶又はその他の物の所有者、又は障害が生じた時の船舶運航者又は船長 (b) その者又はその使用人の作為ないし不作為のために障害が生じまたは継続する一切の者、から償還することができ。」「一九三四年のオランダ船骸除去法第一〇条は、沈没船の除去権限と除去費用の負担について概略次のように定める。すなわち、公の水域上で沈没した船舶は、当該水域を管轄する当局（第一条参照）によって除去される。そして、除去のため当局が支出した費用が関係者又は救助物の売却によって弁済されない場合は……その費用は当局……が負担する。（但し）法律上責任のある者に対して当該費用を請求する権利を妨げるものではない。

- (7) この難破物条約案の概要を紹介するものとして、萩原正彦「難破物の除去に関する条約案について」海事産業研究所報第七七号（一九七二年一月）五頁以下がある。

- (8) 万国海法会（常任委員会）におけるこの問題の審議の動きについては、鴻常夫「海法資料覚書（一九六四年度・一九六五年度）」海法会誌第一二二号六七頁、同「一九六七年五月の万国海法会常任委員会報告」海法会誌第一三三号一五八頁参照。

- (9) IMCO 法律委員会のその後の動きを追えば、一九七二年の第一二会期において条約化の緊急的必要性が確認された後、直ちに同会期の審議

(10) において集約された問題点をもとに、IMCO事務局が質問書を作成し、これを各国政府に送付するとともにその回報をまわって事務局が独自の条約案を作成した。そして一九七四年のIMCO第三二回法律委員会(一九七四年三月一八日—二二日開催)は、この事務局案に基づいて審議が開催されたが、会議の冒頭、イギリス、カナダ、ソ連、ノルウェー、フランスなどから、本議題を審議することには反対である旨が述べられ(その理由は、この分野につき船主の責任の態様が確立されていないこと、船主責任でカバーできない領域を誰の責任負担とすべきかにつき統一見解がないこと、保険制度が確立されていないこと、七六年に予定される船主責任制根条約の改正との関連を考慮すべきこと、などであったとされる)、また、逐条の審議(条約第一条)の途中、条約の適用範囲を公海に限定する(ヘルギー発言)かの問題をめぐって、再びこの条約化そのものに対する疑問が投ぜられて、結局、審議は中断されることになった。IMO LEG XXII/5、萩原・前掲論文五頁以下。

一九五七年条約の第一条一項は次の通りである。「海上航行船舶の所有者は、次のいずれかの原因から生ずる債権につき、自己の責任を第三条の規定によって決定される金額に制限することができる。ただし、債権発生の原因となった事故が所有者自身の故意又は過失によるものである場合は、この限りでない。(a)……(b)……(c)沈没し、乗り揚げ又は放棄された船舶(船舶上にあるすべての物を含む)の引揚げ、除去又は破壊につき難破物の除去に関する法令によって課される義務又は責任及び海上航行船舶が港の構築物、停泊施設又は可航水路に与えた損害について生ずる義務又は責任」。

ここで、船主責任の制限に関する国際的統一法の歴史を辿れば、難破物除去責任は、古くは一八八八年の万国商法会議において、これを有 limit とすべき旨が決議され(決議第二条「船主は内水、船渠、港又は碇泊地における船舶の滅失について難破物の除去費用を支払う責任を免れる」)、その後も、船主責任制限条約案の作成を討議する万国海法会が決議した原案(一九〇四年アムステルダム会議)に難破物除去責任の制限が明文にされて、以後の数次の会議(一九〇五年リバプール会議、一九〇七年ベニス会議)に確認されたのち、万国海法会よりこの条約作成作業を引き継いだ海事法外交会議の委員会作成原案(一九〇九年・一九一〇年ブラッセル外交委員会)に踏襲されていくのである。この辺の古き国際的な動きについては、松波仁一郎「沈没船の除去と船主の責任」海法会誌一三三頁以下、特に八七頁—一一七頁参照。

かくして、難破物除去責任は、一九二四年の船主責任制限条約第一条五号として責任制限債権に確定されることになり、またそれは、この一九二四年条約の改正を目的とした一九五五年の万国海法会マドリッド会議で作成された「航海船の所有者の責任制限に関する条約草案」においても実質的に承継される(第一条一項(c)号)ことになる。頭記一九五七年条約第一条一項C「前段」の難破物責任の規定は、若干の字句修正以外ほとんどマドリッド草案の条文と同一である。マドリッド条約草案については、小町谷線三「万国海法会マドリッド会議報告—船主有限責任条約案を中心として—」海事条約の研究〔海商法研究第七巻〕一九頁以下参照。

(11) フランスの新船主責任制限法第五九条は、「船舶の所有者は、同一の条件に従い、船舶または難破物および船舶上に在る積荷の除去費用又は破壊費用につき、国に対する場合といえども、その責任を制限することができる」と規定する、フランスは、委付主義のもとからの伝統

(一八八五年の改正によるフランス商法第二一六条四項は、船舶が港又は水路で難破した場合に、その除去に要した費用について、及び船舶が港の工作物に損害を加えた場合に、その修繕費について、国に対しても免責委付ができる旨規定していた)に従い、難破物責任を留保しなかった。フランスの船主責任制限法については、中村真澄「フランス新船主責任制限法」比較法学九卷一号二頁以下、特に二九頁—三二頁「海上物品運送人責任論一七九頁以下所収」、鴻常夫「フランス新船舶私法について」法協第八八卷十一・十二号九一頁以下、谷川久「諸外国における船舶所有者責任制限条約批准に伴う国内立法」商事法務研究六一八号六〇頁を参照。なお、新法成立以前の仏商法第二一六条に関する研究としては、小町谷操三「船舶の保険委付と沈没船取除義務の帰属について」附、保険委付と船舶の登記及び登録との関係」法学志林第 六二卷二号六四頁以下、松波・前掲四六頁以下を参照。

(12) 一九五八年改正商船法(本法は、一九五七年条約の採用による一八九四年商船法第八部および一九〇〇年商船法第一条の改正法である)によって新設された第二条二項の条文は次の通りである。「第一項の適用上、債務又は責任が、(a)沈没し、座礁し若しくは放棄された船舶又はかかる船舶上に在る物の引揚、除去又は破壊に関し、或いは、(b)……、生じた場合には、その債務又は責任を生じさせた事故は、同項(b)号及び(d)号に定める事故の一と看做し、かつ、その債務又は責任は、損傷についての責任と看做す」。なお、同法第二条五項に基づく運輸省令は現在に至るも公布されていない。詳細は、拙稿「イギリスにおける船主責任制限制度(一)」法学新報七八卷一・二・三号二四三頁以下参照。したがって、英法上、難破物除去費用の責任(制限)をめぐる問題は、今日なお裁判所が論ずべき問題とされる。この点の研究は、拙稿・前掲難破物責任一七頁、特に二二頁以下参照。

(13) ノルウェー、スエーデンおよびデンマーク法は、スカンディナヴィア海法と総称され、以下のように表現上の若干の差異を留めつつも、実質的内容においては統一されている。一九六六年三月一日改正のノルウェー海法典第一章「船舶所有者の責任の制限」第二五四条一項五号「船舶所有者の責任は、次の場合に制限することができる。(1)……、(5)沈没し、乗り揚げ又は放棄された船舶、又はかかる船舶上に在る財産の除去に関する制定法上の債務による責任」。スエーデン海法第一〇章第二五四条一項五号「船舶所有者が本法又は一般法により責任を負う場合においては、次に關して制限することができる。(1)……、(5)沈没し、乗り揚げ又は放棄された一切の船舶、又はかかる船舶上に在る一切の財産を除去するため法律によって課せられた一切の債務から生ずる賠償」。

(14) 署名議定書二項a号は、イギリスの強い主張が通って設けられたものである(この留保状況については、稲葉威雄「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説(一)」法曹時報二八卷四号四六五頁註(一四)の一覧表を参照)。イギリスは、そうした主張をすでに一九一〇年船舶衝突条約や一九二四年船主責任制限条約の国際会議において強く繰り返していた。毛戸勝元「船舶衝突海難救助規定統一条約解説」京法九卷三号一四七頁)。わが国は、かかる留保条項をおくことが、条約適用の不均衡を招き、統一条約を締結する趣旨からして好ましくないとし、一九五七年ブラッセル会議においても留保を認めることに反対意見を表明(一九五七年一〇月一日の総会における鶴岡代表の発言)して

いる。上田明信「ブラッセルにおける海事法に関する外交会議についての報告」法務資料第三六〇号一八頁、同「船主有限責任条約」商事法務研究一〇三号五頁。また、わが国は、一九一〇年船舶衝突条約の外交会議においても留保条項を設けることに反対していたのであるが、一九二四年船主責任条約の際には留保をなしている。一九二四年条約におけるわが国の立場とその批判については、小町谷操三「船舶所有者有限責任条約案の研究」海商法研究三卷四〇八頁—四一頁、松波・前掲九頁以下参照。

(15) 一九七二年改正ドイツ商法第四六八条は、五七年条約署名議定書二項(a)号による留保に基づいて難破物除去責任を適用除外とする意図にも拘らず、明文にしていない。この留保の理由は、かかる請求は救援並びに救助および共同海損に基づく請求(第四八六条三項二号)で同条第一項の責任を制限できる請求権ではないとされる(と競合することが多いため、難破物の所有者又は航路障害を惹起させた者に対して人的責任を取り入れる必要があったからだとされる)。

このようにドイツは、難破物責任について商法上船舶所有者の責任制限を認めていないが、別に、一八七四年の座礁令第二五条第四項において、難破物の除去費用につき人的償還義務を負うべき者の責任は、除去の目的物の除去終了時における価格を限度としてのみ責任を負うとして、船価責任主義的な物的有限責任が認められている。ドイツ海商法改正法については、江頭憲治郎「大塚竜見共訳」商法典およびその他の諸法律を改正するための法律(海商法改正法)案に関する理由書「海法会誌一七号九七頁以下、特に、一一八頁、一五九頁—一六一頁、谷川・前掲六一頁」H. J. Abraham, Die Reform des deutschen Seehandelsrechts durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 S. 72. 参照。

(16) 「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」(昭五〇年法律九四号)は、難破物除去義務に基づく債権を制限債権としていない。ただ、その法案立法過程を辿れば、日本海法会の船主責任制限制度特別委員会が作成した「船舶所有者責任制限制度改正要綱草案」(昭四六・六・二八)、そしてこれを受けて法制審議会商法部会の船主責任制限制度小委員会が決定した「船舶の所有者等の責任の制限制度に関する要綱案」(昭四七・十二・一)、および法制審議会決定の同要綱(昭四八・二・六)においては、いずれも難破物除去債権は制限債権の一項目に取り込まれていた。谷川久「船舶所有者責任制限制度改正要綱草案について」商事法務研究五六八号—五七〇号四頁、加藤一和「船舶の所有者等の責任の制限制度に関する要綱案解説」商事法務研究六一八号五〇頁。ただし、要綱(案)は、その第七において、五七年条約署名議定書の留保条項の取扱いについては、内外の事情等を慎重に考慮のうえ決定するものとしており、結局、法律案の作成に至る間に難破物除去債権は制限債権から脱漏した。いずれにしても、要綱段階から法案段階までの経緯は知る由もないが(立案過程における船主団体と行政当局の主張の一面については、稲葉・前掲論文(三)法曹時報二八卷六号三六頁註(一)参照)、立法当局側の理由は、(イ)難破物責任について留保する国が多いこと、(ロ)制限債権をすると船主等による自発的な除去を期待できなくなること、(ハ)除去費用を制限債権とすると責任限度額の大半がその弁済に充てられることとなり、一般の被害者の保護を欠くことになる、などにあった模様である。稲葉・前掲論文(三)法曹時報二八卷六号三五

頁、第七五回国会衆議院法務委員會議録第二五号〔川島政府委員答弁〕、居林次雄「船主責任制限条約等の批准と海商法の改正問題」ジュリスト五二六号六〇頁参照。なお、小町谷博士は、現行法令（港則法二六条、海上交通安全法三三条、海洋汚染防止法四三条など）が難破物除去命令を出した後代執行によりうる場合が極めて限定されているため、巨額の費用を要する難破物の除去につき国の負担を合理的に護る方法が欠けている点に留保の理由が在ると推測される。小町谷操三「船舶所有者等の責任の制限に関する法律について」民商七四巻二号一九九頁註（2）。

(17) 一九五七年船主責任制限条約は、その成立から一五年を経過した（この間の一九六八年に条約は発効している）一九七二年頃から、長年の情勢の変化に伴う諸問題（例えば、世界的インフレの進行による制限金額の妥当性、一九七一年の国際的な貨幣構造の崩壊による責任限度額を算出する計算単位であるポアンカレ・フランの不安定、五七年条約以後成立した他の国際条約——一九六二年の原子力船の運航者の責任に関する条約、一九六九年の油濁損害の民事責任に関する条約、一九六九年の船舶のトン数測定に関する条約など——との調整、いわゆる東城丸事件に端を発する責任制限主体ないし責任制限債権の公式化など）を検討して必要な改正をなすべきであるとの動きが生じた。まず、一九七二年二月、万国海法会（CMI）に設けられた五七年条約検討のための国際小委員会が検討作業に取り掛かり、一九七四年四月西独ハンブルグで開催された、その第三〇回国際総会において提案のあった二つの改正草案（いわゆるマキン・ドラフトとミニ・ドラフト）が審議採択された。次いで、一九七三年六月IMCO法律委員会が右の万国海法会の両案を採択し改正作業と取り組み、一九七五年十一月—十二月開催のIMCO第二八回法律委員会で最終的な改正条約草案が採択され、一九七六年十一月の全体会議においてこの条約草案が採択されたのである。一九七六年新条約（案）については、川上五郎「海事債権責任制限条約採択会議の状況について」海運五九三号一二頁以下、日本海運集会所「一九七六年の海事債権についての責任の制限に関する条約の成立経緯とその概要」海事法研究会誌第一八号一頁以下参照。また、万国海法会ハンブルグ案については、柴田博「一九五七年船主責任制限条約の改正について」万国海法会第三〇回国際総会（ハンブルグ総会）報告——海法会誌一九号三頁以下参照。

(18) 一九七六年条約第二条一項（制限されるべき債権）「第三条及び第四条の規定に従うことを条件として、次に掲げる債権は、責任の基礎の如何を問わず責任の制限の対象となる。(a)……、(b)沈没し、難破し乗り揚げ又は放棄された船舶（船舶上に在り、又は存在しているすべての物を含む）の引き揚げ、除去・破壊又は無害化処置に関する債権 (c) 船積貨物の除去、破壊又は無害化に関する責権」。第二八条（留保）「いずれの国も、署名、批准、受諾、承認又は加入の際に、第二条第一項(a)号及び(c)号の適用を排除する権利を留保することができる。この条約の実質的規定に対する他のいかなる留保も認められない。……」。

新条約は、五七年条約が船舶のみについて、しかも難破物の除去に関する法令によって課される義務又は責任の場合に限って制限債権としていたのに対し、右のように、運送品を含めて広く難破物除去等による債権を責任制限債権とする点が注意されねばならない。柴田・前掲二

八頁。なお、条約採択会議においては、この債権の取扱い方をめぐり、これを非制限債権とするアメリカ提案、国が所有する債権を例外とするカナダ提案、留保条項に含めるとする日本提案などがあつた末、W・Gに検討が委ねられ、最終的に留保条項を置くことで決着がついたといわれる。川上・前掲一四頁。

(19) 拙稿・前掲難破物責任に関する若干の考察、特に二三頁以下参照。

(20) Wyandotte 判決は、海運関係各方面に大きな反響を呼んだ事件であり、海上保険分野における一九六八年一月一日の英国の「改正協会衝突約款」(Institute Amended Running Down Clause)の実施も、その一つである。Wyandotte 事件と英米衝突約款改正との関連を検討した研究として、中西正和「衝突損害賠償金填補条項に関する若干の考察—日英両約款の比較を中心として—」(一)・(二)・(三)「損保研究三〇巻四〇号七六頁以下。三二巻二号八一頁以下、三二巻三号三五頁以下。

(21) アメリカの船主責任制限制度については、近く研究を發表する予定である。さしあたり、中筋義一・アメリカ船主責任制限法論、戸田修三「米国籍船主責任法の形成(一)」海運研究二二号一頁以下、二三号一頁以下、坂本幾雄「汽船諏訪丸衝突事件とアメリカ船主責任制限法」海運五四〇号一四一頁以下、参照。

(22) 合衆国の可航水域への船舶による油の流出を規律する法律としては、一九七二年の「連邦水汚染防止法改正法」(The Federal Water Pollution Control Act Amendments of 1972, 33 U. S. C. § 1321)がある。本法は、一九七〇年の「水質改善法」(Water Quality Improvement Act of 1970, 84 Stat. 91—107 (1970))の修正法である。いまアメリカの油濁防止法の全体像を概説する余裕はないから、本稿の主題に直接かわる範囲で以下を摘要するに留める。すなわち、本法によれば、合衆国の可航水域における海難事故により油濁の重大な脅威が惹起された場合、合衆国は、脅威の除去または軽減に向けられる努力を調整し、また、必要とあらば、あらゆる可能な方法を用いて当該船舶を除去しないし破壊する権限を有する。そして、これがために合衆国が支出した費用は、船舶所有者または運航者が、一定の免責(不可抗力など四つの免責事由)を条件として、一、四〇〇万ドルを限度に賠償責任を負う。ただし、油の流出が所有者の密かに知れる故意の過失または故意の違法行為の結果による場合には、船舶の所有者または運航者は除去費用の全額につき賠償責任を負う、とされる。

ここで、蛇足ながら、一九七〇年以前の米国油濁防止立法の軌跡を辿るならば、古くは一八九九年の廃棄物法(Refuse Act)Ⅱ河川港湾法第一三条(§ 407)の通称Ⅱを端緒とし、すでに一九二四年に「油濁防止法」(Oil Pollution Act of 1924, ch 316, 43 stat. 604)が制定され、米国可航水域での油排出が規制されていた。その後、一九六一年には、一九五四年海水油濁防止条約の批准による国内法として、「連邦水汚染防止法」(Act of July 20, 1961, P. L. 87—88)が制定され、連邦の強制力がある程度確保された。そして、一九六二年の「海水油濁防止条約の改正に伴う」一九六六年「清浄水回復法」(Clean Waters Restoration Act, 80 Stat. 1253 (1966))が制定された。また、

右のような油濁防止規制法のほか、水質汚濁の規制法として、一九四八年の「水汚染防止法」(Water Pollution Control Act of 1948, 33 U. S. C. § 466 (1958))があり、数次の改正を経て、一九六六年法に連なる。一九七〇年水質改善法は、一九六九年の油濁民事責任条約、油濁公法条約の成立に伴い、一九六六年法の一部修正の必要を認めて制定された法律である。なお、油濁立法に関する最近の動きとして、米国下院は、一九七七年九月十二日新たな油濁法案を票決したと聞く。かかる最近の動きをも含めてフォローされた最新の文献として、Frank E. Sissio, III, Oil Pollution Law and the Limitation of Liability Act: A Murky Sea for Claimants against Vessels, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 9 No. 3 April 1978. また、一九七〇年水質改善法に関する邦文文献としては、大宮洋「米国水質改善法の解説」海運五二七号六四頁以下、亀井利明・海上公害論一四八頁以下、石塚寿夫「一九七〇年水質改善法及び環境性質改善法」外国の立法九巻五、六号。他に、谷口安平「環境保護」総合研究アメリカ④—平等と正義(川又良也編)三〇〇頁以下。

(23) わが国での難破物責任についての総合的研究としては、小町谷操三「船舶の保険委付と沈没船取除義務の帰属について」附、保険委付と船舶の登記および登録との関係—法志林第六二巻二号六四頁以下、松波仁一郎「沈没船の除去と船主の責任」海法会誌一三号一頁以下、の二篇を掲げうるにすぎない。

二 一八九九年河川港湾法〔難破物法〕の形成

可航水域における船舶の障害的な沈没という問題に関し、アメリカの連邦議会が最初に立法関与したのは、今からおよそ一世紀を遡る一八八〇年六月一日の「河川港湾法」(The River and Harbor Act of June 14, 1880, chap 211, 21 Stat 180)⁽¹⁾の制定にはじまる。本法は、河川港湾の公共土木事業に関する政府特別支出金を定めた法律であるが、その第四条は、沈没船が合衆国の河川・湖・港湾その他の可航水域において航行を妨害し若しくはこれらを危険に晒しめたる場合、陸軍長官 (Secretary of War)⁽²⁾は、当該沈没船または積荷その他の財産につき利害関係を有する者に対して直ちに除去すべく通告をなすを要し、またこの通告以後船舶・積荷がその利害関係人によって可及的速やかに除去されない場合には、その委付ないし遺棄があったものと看做して、陸軍長官は自らこれを除去できるほか、除去物を売却処分して売得金を障害物除去のための基金の貸方に供託することができる旨を定めた。

およそアメリカの海法(特に船主責任法)が彼の一般海法(general maritime law)ないし大陸系海法の潮流を汲むことは遍く知られるところである。⁽³⁾そこでいま、こうした古き法系脈の中に海上難破物に関する所有者のプリミティブな責任原則を窺うならば、古来、一般海法の下にあって船舶所有者は、河川・水路などにおける航行障害的な沈没事故に関して船骸を委付(abandon)する権利を認められ、かつこの委付権を選択行使することによって船骸に纏わる一切の責任(その一つに航海の侵害に対する責任が含まれる)を免除されるものとされていた。⁽⁴⁾それを委付するまではその不当な妨害に対して責任があり、またそうした一般海法の委付権を選択せざる時は船舶財産を限度とした責任制限権を失い、船骸の除去費用や船骸によって他船が蒙りたる損害に対して人的責任を覚悟せねばならないとされた。⁽⁵⁾すなわち、可航水域の通行を妨げ、あるいはこれを脅かす沈没船の処遇は、そもそも航行の状態が公共に関わる事柄である以上パブリックな問題であり、しかも、船舶所有者は事実その持船を喪失・損壊されていることで自らも相当な経済的打撃を受けているから、その上に船骸の除去義務や除去費用を負担せしめることは船主に極めて苛酷を強いるものであって、船主は船舶財産を委付すれば(船舶財産を以てする物的責任を負うということ)、もはやその委付以後の事故によって引き起こされたる損害(例えば、他船が船骸に衝突して受けたる損害)または船骸の除去費用に対し重ねて出費を課せられることはない、然らざれば航海企業に対する資本投下を期待しがたい、とするのが、いわば一般海法の採る委付ないし責任制限の論理とすべきものであった。⁽⁶⁾そして、このように船舶所有者の委付権およびこれに伴う責任制限権は、それが航海業の保護奨励という公的政策を論理的背景としてのものであったから、船舶の沈没が偶発的事故による場合のみならず、船主の過失を原因とする事故であっても等しく享有できるものであった。⁽⁷⁾

したがって、このような一般海法上船舶所有者に認められた責任の原則は、歴史を遙か遡って英国憲法の聖書と称せられるマグナ・カルタ(Magna Charta 大憲章)の中に、すでに交通や商業のために開かれた可航河川上において障

害物を創造することを禁止し、またはそうした障害物の破壊を命ずる条項がおかれ、可航河川の維持管理に関する公共の利益が確認されていたこと⁽⁸⁾、あるいは可航水域の障害一般に関するコモン・ローの責任法理が、可航水域において違法に障害物を創造した者について、それがコモン・ロー上の不法行為類型としてのパブリック・ニューサンス (public nuisance) を構成する場合には、障害物によって特別の損害 (個別的損害) を蒙った被害者に対し損害賠償金を支払うべき責任が課せられ、あるいは時として法務長官 (Attorney General) の起訴状に基づいて発給される差止命令 (injunction) により障害物の除去が命令されたこと⁽⁹⁾を鑑みると、船舶委任なる手斧によって厳格な普通法責任を切斷することができた船舶の所有者は、これをして当時の裁判所が海運業に対し当然の助成を承認していたとみるかの問題は扱措いても、一般の河川利用者に比して法律上格別優位な立場にあったことだけは明らかである⁽¹⁰⁾。

かくして初期のアメリカ法においては、沈没船に対する船舶所有者の法的立場ないしその法律関係 (特に船骸による可航水域の侵害に關しその利用者に対する賠償責任関係) はかなり明確であったが、反面、沈没船の除去等に關して国 (または州) がいかなる権利を有し義務を負うかという側面に關しては、必ずしも明らかとされていなかった。

そもそも合衆国の可航水域に対する連邦議会の権限については、アメリカ憲法史上の指標的事件として余りに有名な一八二四年の連邦最高裁判所判決 *Gibbons v. Ogden*, 22 U. S. (9 Wheat) 1 (1824)⁽¹¹⁾ によって、合衆国憲法第一編第八節第三項⁽¹²⁾のいわゆる通商条項 (interstate commercial clause) の解釈として、各州間の「通商 (commerce)」に關する連邦議会の規制権限は合衆国内の可航水域の使用を規律する権限をも包含する旨の解釈原理が確立されており、また一八六六年の *Gilman v. Philadelphia*, 70 U. S. 713, 725 (1866)⁽¹³⁾ においては、そうした連邦議会の通商規制権の行使にあたって合衆国の可航水域は国家の公共財産と看做され、かつ必要なるすべての議会立法に服すべきであることが明らかにされていた。そして、事実立法府も、そうした通商規制権を行使して、一九世紀末葉に端緒す

る一連の「河川港湾法」の登場以前に、一定の水域を公水路と宣言する法律や航行の使用を目的とした幾多の航海規制立法を成立させていた。⁽¹⁴⁾ しかしながら、実際に国が可航水域の障害物に対して除去の差止命令を求めたという事例は、一八五二年の連邦最高裁判所判決 *Pennsylvania v. Wheeling & Belmont Bridge Co.*, 54 U. S. (13 How) 518 事件⁽¹⁵⁾ (オハイオ河に掛けられた橋梁の除去問題につき、個別的損害を証明した市民の差止権を類推して連邦法における国の衡平法上の訴権を明らかにした事件) などの一部の例外を別とすれば、殆んど稀であったし、また、特に一八八八年の *Willamette Iron Bridge Co. v. Hatch*, 125 U. S. 1 (1888)⁽¹⁶⁾ において、連邦最高裁判所が、公共河川の航行を規制しそこにおけるあらゆる障害物を防止するため連邦議会の立法権限を再確認しながらも、現に議会の具体的な立法措置がない限りは可航河川における障害物やニューサンスを禁止する合衆国のコモン・ローは存在しないと判示し、ここに連邦コモン・ローの司法権 (合衆国憲法第三編第二節) に則って障害物の除去責任を構成する方途をもが閉ざされてからは、とにかく議会立法による授權なき限り、国は河川・港湾における船骸その他の航行障害物の除去に関して全く無力な立場にあることが明白となり、⁽¹⁷⁾ これが、制定法の登場を急がせる一因となった。

一八八〇年の河川港湾法は、このような状況を背景として、連邦議会が合衆国憲法の通商条項に則り航行水域確保のため相次いで繰り出すにいたる河川港湾立法の嚆矢たる法律なのである。

一八八〇年法は、その後一八八二年八月二日に制定された河川港湾法 (*The River and Harbour Act of Aug. 2, 1882*, chap 375, 22 Stat 208, 209) により、若干補正され、前法において陸軍長官に付与された沈没船その他の難破物の除去・売却権限が、それらの引揚げないし除去前の売却処分権 (つまりは、政府が難破物に対して直接の処分を望まない場合に一定の公告手続を経て売却し、買手に除去をなさしめる権利) を含むよう拡張された。

次いで、一八九〇年九月一九日、再度の補正法たる一八九〇年河川港湾法 (*The River and Harbour Act of Sept. 19,*

1890, chap 907, 26 Stat 426, 454) の成立をみる。本法は、いふならば前記した一八八八年の *Willamette Iron Bridge Co. Hatch* 判決—可航水域における障害を禁止する連邦コモン・ローはない旨の判決—のリアクションとして上程されるに至った法律であり、したがってその特徴は、国の差止救済 (*injunctive relief*) を明確にした点にある。すなわち、本法は、合衆国の可航水域において二カ月以上の長期に亘り不法に放置されたる船骸その他の航行障害物 (*obstruction*) ただし、橋梁、埠頭、船渠その他商業目的で建設された構築物を除く) に対し、陸軍長官はその所有者に損害賠償責任を負うことなく不法な障害物を破壊・除去することができる旨を定めるとともに (第八条)、かかる障害物の創設またはその継続を予防排除するため差止命令が認められるとした (第一〇条)。

その後、九年の歳月を経て、一八九九年三月三日、連邦議会は、既存の制定法を主体とした河川および港湾に関するこれまでの実定法を集大成し、新たに一八九九年河川港湾法 (*The Rivers and Harbors Act of Mar. 3, 1899* chap 425, 30 Stat. 1151 § 9—20, as amended, 33 U. S. C. § 401—466 (R) (1970)) を制定した。すなわち本法は、いわゆる法典化的法律であり、したがって、その実質は、既存の法の意味内容をより一層明瞭化すべく簡単な修正を施したにとどま⁽¹⁹⁾る。そして、この一八九九年の河川港湾法は、現在までおよそ八〇年間に亘り、合衆国の可航水域確保のための最も古く、かつ基本的な法律として機能している極めて重要な制定法である。⁽²⁰⁾

かくして、今日まで、合衆国と沈没船の所有者との間で争われた事件のほとんどは、本法の規定の解釈をめぐって攻防が展開されたものであるから、ここで、一八九九年河川港湾法を、いわゆる「難破物 (除去) 法 (*Wreck Removal Acts*)」¹ 河川港湾法のうち、船舶 (船骸) を扱う第一五条 (§ 409)、第一六条 (§ 411, § 412)、第一九条 (§ 414) および第二〇条 (§ 415) の四カ条文を併せた通称² を中心に、本稿の考察にあたって関連の深い規定だけを概観しておくことにする。以下では、タイトル番号三三三の *United States Code* の条数に従いながら (但し、括弧で *Statutes at Large*

の条文を併記する)、まずその全体像を若干のコメントを交えて概説し、続けて、原条文並びにその試訳を掲げておく。⁽²¹⁾

第四〇三条 (S. 10) は、合衆国の可航水域において連邦議会の承認を得ずにいかなる障害物 (obstruction) も創設してはならないとする。また、合衆国の港湾、運河等の可航水域においてある種の恒久的な構築物 (structure) を建設することおよび可航水域の水路等を許可なく浚渫、埋め立て、その他これらの進路、位置、状況、能力を変更する工事が、ともに違法であるとする。第四〇六条 (S. 12) は、第四〇三条 (ほかには第四〇一条 (S. 9)、第四〇四条 (S. 11)) 違反の罰則規定として、同条に違反する者が軽罪 (misdemeanor) を犯したると看做されて罰金刑ないし禁錮刑に処せられる旨を定めるほか、上記の諸規定に違反して創設された橋梁、棧橋等の構築物について、所轄の地方裁判所が差止命令によって除去を命じうるとする。このように、本条は、特に障害物除去の差止命令 (injunction) を法定する点で注目されるのであるが、ただ、それが障害物すべてに対するものではなく形式上は「構築物」(structure) に限定された差止権であり、この点は、後述のように沈没船に関する各論的規定 (第四〇九条、第四一一条、第四一四條、第四一五條) に差止命令による救済 (injunctive relief) が見当らないことから、法律が、船舶とそれ以外の障害物との取り扱いを峻別したものとみるか、或いは立法上の遺漏とするかにつき、後年の判例 (後掲判例 U. S. v. Wilson (1956), The Texmar (1963), U. S. v. Cargill Inc., (1966) など参照) においても大いに論争される。

次に、第四〇九条 (S. 15) は、可航水路における船舶の沈没に関して規定する。まず、本条は、可航水路上で船舶を故意ないし過失 (voluntarily or carelessly)⁽²²⁾ により沈没せしめてはならないとするが、とりわけ、可航水路上で遭難沈没し航行障害となりたる船舶の所有者に対して直ちに船骸を除去すべき義務を課したる点で重要である。ただ、この船主の沈没船除去義務は絶対的なものではなく、国に対する沈没船委付に代えうる択一的な義務である点は留意を

要する。したがって、本条のこうした点は、彼の一般海法における伝統的な船舶委付権に極めて類似しており、事実、いくつかの判例が（後掲判例 *Petition of Highland Nav. Corp.* (1928), *The Manhattan* (1935) など参照）、これを特に立法府が一般海法の委付権を留保したものと推断している。また、本条は、かかる沈没船の除去義務に加え、可航水路において偶発的事故、過失その他の事由で沈没した船舶の所有者に対して、遅滞なく標識・灯火を施設しかつ委付ないし除去があるまでそれを保持し続ける義務を課している。第四十一条 (S.16) は、罰則規定である。すなわち、第四〇九条（ほかに第四〇七条 (S.13)、第四〇八条 (S.14)）に違反する者が軽罪を犯したとして、罰金刑ないし禁錮刑に処せられるとする。ただし、本条は、特に差止命令による救済については規定しておらず、この点は第四〇六条と異なる。なお、第四一二条 (S.16) には、一定の法規違反のあった船長、水先人および機関士等が罰金刑ないし禁錮刑、並びに海技免状の取消または停止処分をうける旨を定めるが、同条は船主には適用がない規定である。

次に、第四一四条 (S.19) および第四一五条 (S.20) についてみれば、前条までが広く航行障害物一般に関する法則を定めているのに対し、沈没船に関する特則である。そして特に、ここで沈没船の除去費用の償還について明文がおかれたことは、本法の前身たる一連の河川港湾法（一八八〇年法、一八八八年法、一八九〇年法）が、いずれも障害物（沈没船）に対する国家権限を規定するのみで、除去費用の問題には触れていなかったことに照して画期的である。その意味からも、両条は、本法の中核をなし、第四〇九条 (S.15)、第四十一条・第四一二条 (S.16) を加えたこの四カ条文を、通称、「難破物（除去）法」と呼ぶこと上述の通りである。まず第四一四条は、沈没船の所有者と国との関係を規律するものであり、合衆国の可航水域上で沈没船が三〇日以上にわたり航行を妨害し、または三〇日以内に沈没船の委付があった場合に、陸軍長官がこれを破壊、除去、売却等をなす処分権を有し、またその売得金が国庫に納入されるべき旨を定める。すなわち、本条は、沈没船が委付されたる場合の国の救済を、沈没船の除去権限にとどまら

ず、除去費用に対する国の償還請求の方法にわたって明記した点で重要である。なお、本条(第四一五条も同じ)は、沈没の原因の如何に拘らず適用される。一方、第四一五条(S. 20)は、緊急事態に際して陸軍省がとるべき手続を定める。すなわち、沈没船が航行を停止せしめるなど甚だしく障害状況をつくりたる場合、陸軍長官がその破壊ないし除去のため、委付を俟つことなく直ちに船舶を取得できるとするほか、除去等の費用は、沈没船および積荷をもって償なわれること、および所有者がその支払を拒絶ないし懈怠する場合に、国が沈没船および積荷の売得金をもって充当しうる旨を定める。

なお、因に、右の諸条文との関連で現われる一八九九年河川港灣法の残余の規定を一括して摘記するならば、第四〇一条(S. 9)は、可航水域上において、連邦議会の同意、並びに陸軍長官および工兵隊長による事前の承認なくして、橋梁ダム、堤防または堤道等を建設することを禁止し、第四〇四条(S. 11)は、陸軍長官にハーバーラインの設定権限を授与するほか、ハーバーラインの外側に棧橋、岸壁等の工事を延長し、または堆積物を投棄することを禁止する。第四〇七条(S. 13)は、いわゆる廃棄物法(The Refuse Act)と通称される規定で、領海および内水を含む可航水域に対して工兵隊の許可なく廃棄物(一九六六年の最高裁判決 U. S. v. Standard Oil Co. 384 U. S. 224 により、油が包含されると判決されている)を投棄することを禁止する。第四〇八条(S. 14)は、港灣または河川における護岸、突堤など公共の構築物の占有、使用または侵害等を禁止する。そして、第二三条(S. 17)は、本法中の諸規定の執行にあたる司法長官およびその他の連邦職員の義務、並びに犯罪者の拘束などについて定める。

§ 403. (Sec. 10) The creation of any obstruction not affirmatively authorized by Congress, to the navigable capacity of any of the waters of the United States is prohibited; and it shall not be lawful to build or commence the building of any wharf, pier, dolphin, boom, weir, breakwater, bulkhead, jetty, or other structures in any port, roadstead, haven, ha-

tor, canal, navigable river, or other water of the United States, outside established harbor lines, or where no harbor lines have been established, except on plans recommended by the Chief of Engineers and authorized by the Secretary of the Army; and it shall not be lawful to excavate or fill, or in any manner to alter or modify the course, location, condition, or capacity of, any port, roadstead, haven, harbor, canal, lake, harbor of refuge, or inclosure within the limits of any breakwater, or of the channel of any navigable water of the United States, unless the work has been recommended by the Chief of Engineers and authorized by the Secretary of the Army prior to beginning the same.

第四〇三条(第一〇条)「合衆国の水域の可航性を損なう障害物の創設は、議会の承認ある場合を除き、すべてこれを禁止する。また、合衆国の港、停泊地、避泊地、港湾、運河、可航河、またはその他の水域において、設定されたハーバーラインの外側に、或いは、ハーバーラインが設定されていない場合には工兵隊長および陸軍長官が承認した計画に基づくものを除き、埠頭、繫柱、防材、堰、防波堤、岸壁、突堤、またはその他の構築物を建設し、若しくは建設を開始することは違法である。また、合衆国の港、停泊地、避泊地、港湾、運河、湖、避難港、防波堤内の構地、または可航水域の水路等を浚渫し、埋め立て、若しくは何らかの方法で進路、位置、状態、または能力を変更することは、そうした工事が事前に工兵隊長により承認され、かつ陸軍長官によって許可されたる場合を除き、違法である。」

§ 406. (ec. S12) Every person and every corporation that shall violate any of the provisions of sections 401, 403, and 404 of this title or any rule or regulation made by the Secretary of the Army in pursuance of the provisions of section 404 of this title shall be deemed guilty of a misdemeanor, and on conviction thereof shall be punished by a fine not exceeding \$2,500 nor less than \$500, or by imprisonment (in the case of a natural person) not exceeding one year, or by both such punishments, in the discretion of the court. And further, the removal of any structures or parts of structures erected in violation of the provisions of the said sections may be enforced by the injunction of any district court exercising jurisdiction in any district in which such structures may exist, and proper proceedings to this end may be instituted under the direction of the Attorney General of the United States.

第四〇六条(第一二条)「本法の第四〇一条、第四〇三条及び四〇四条の諸規定または本法第四〇四条の規定に基づいて陸軍長官が定めた規則に違反する者は、すべて軽罪を犯したるものと看做し、五〇〇ドル以上二五〇〇ドル以下の罰金、または、一

年以下の禁錮(自然人の場合)若しくは併科に処する。また、これらの規定に違反して建設された構築物またはその一部は、当該構築物が所在する地域を管轄する地方裁判所の差止命令に基づいて除去するよう強制できるものとする。このための適切な手続は、合衆国の司法長官の指示に従って開始される。」

§ 409. (Sec. 15) It shall not be lawful to tie up or anchor vessels or other craft in navigable channels in such a manner as to prevent or obstruct the passage of other vessels or craft; or to voluntarily or carelessly sink, or permit or cause to be sunk, vessels or other craft in navigable channels; or to float loose timber and logs, or to float what is known as "sack rafts of timber and logs" in streams or channels actually navigated by steamboats in such manner as to obstruct, impede, or endanger navigation. And whenever a vessel, raft, or other craft is wrecked and sunk in a navigable channel accidentally or otherwise, it shall be the duty of the owner of such sunken craft to immediately mark it with a buoy or beacon during the day and a lighted lantern at night, and to maintain such marks until the sunken craft is removed or abandoned, and the neglect or failure of the said owner so to do shall be unlawful; and it shall be the duty of the owner of such sunken craft to commence the immediate removal of the same, and prosecute such removal diligently, and failure to do so shall be considered as an abandonment of such craft, and subject the same to removal by the United States as provided for in sections 411 to 416, 418, and 502 of this title.

第四〇九条(第一五条)「可航水路において船舶または他の航行物を括り付け若しくは投錨し、他の船舶または航行物の通行を妨害すること、または、故意ないし過失によって、船舶または他の航行物を可航水路に沈没せしめ、或いはその機会若しくは原因を与えること、または、汽船が実際に航行する河川または水路において離木材ないし袋筏を浮流し、航行を妨害ないしは危険ならしめることは、すべて違法である。偶発的事故であると否とに拘らず、船舶、筏、または他の航行物の可航水路において難破および沈没したる場合には、その所有者は、直ちに、昼間においてはブイないしビーコンを以て、また夜間においては灯火を以て、その所在を表示し、かつ沈没船が除去または委付されるまでその表示を保持しなければならない。これをなすにつき、その所有者に過失ないし懈怠あることは違法である。また、沈没船の所有者は、直ちにその除去を開始し、かつ注意深くこれを遂行する義務を負う。これを懈怠したる場合は、当該船舶は委付されたるものと看做し、本法の第四一一条至乃第四一六条、第四一八条、および第五〇二条において規定されるように合衆国がこれを除去しうるものとする。」

§ 411. (Sec. 16) Every person and every corporation that shall violate, or that shall knowingly aid, abet, authorize, or instigate a violation of the provisions of sections 407, 408, and 409 of this title shall be guilty of a misdemeanor, and on conviction thereof shall be punished by a fine not exceeding \$2,500 nor less than \$500, or by imprisonment (in the case of a natural person) for not less than thirty days nor more than one year, or by both such fine and imprisonment, in the discretion of the court,.....

第四一一条(第一六条)「本法の第四〇七条、第四〇八条および第四〇九条の諸規定に違反し、またはそうした違反を故意に幫助、教唆、ないし扇動する者は、すべて軽罪を犯したるものと看做し、有罪決定に基づき五〇〇ドル以上二五〇〇ドル以下の罰金または三〇日以上一年以下の禁錮(自然人の場合)若しくは併科に処す。……」

§ 414. (Sec. 19) Whenever the navigation of any river, lake, harbor, sound, bay, canal, or other navigable waters of the United States shall be obstructed or endangered by any sunken vessel, boat, water craft, raft, or other similar obstruction, and such obstruction has existed for a longer period than thirty days, or whenever the abandonment of such obstruction can be legally established in a less space of time, the sunken vessel, boat, water craft, raft, or other obstruction shall be subject to be broken up, removed, sold, or otherwise disposed of by the Secretary of the Army at his discretion, without liability for any damage to the owners of the same That any money received from the sale of any such wreck, or from any contractor for the removal of wrecks, under this paragraph shall be covered into the Treasury of the United States.

第四一四条(第一九条)「合衆国の河川、湖、港湾、入江、運河またはその他の可航水域の航行が、沈没船、筏またはその他の類似の障害物によって妨害または危険に晒され、かつ、かかる障害物が引き続き三〇日以上存在するか、或いは障害物の委付が三〇日以内に合法的に成立した場合には、陸軍長官の判断に基づき、それら沈没船、筏またはその他の障害物は、その所有者に対するいかなる損害賠償をも負うことなしに破壊、除去、売却またはその他の処分を服せしめられるべきものとする。……かかる難破物の売却または難破物の除去の請負人から得られる金銭は、本条の規定に基づいて合衆国の国庫に納入されるべきものとす。」

§ 415. (Sec. 20) Under emergency, in the case of any vessel, boat, water craft, or raft, or other similar obstruction,

sinking or grounding, or being unnecessarily delayed in any Government canal or lock, or in any navigable waters mentioned in section 414 of this title, in such manner as to stop, seriously interfere with, or specially endanger navigation, in the opinion of the Secretary of the Army, or any agent of the United States to whom the Secretary may delegate proper authority, the Secretary of the Army or any such agent shall have the right to take immediate possession of such boat, vessel, or other water craft, or raft, so far as to remove or to destroy it and to clear immediately the canal, lock, or navigable waters aforesaid of the obstruction thereby caused, using his best judgment to prevent any unnecessary injury; and no one shall interfere with or prevent such removal or destruction: *Provided*, That the officer or agent charged with the removal or destruction of an obstruction under this section may in his discretion give notice in writing to the owner of any such obstruction requiring them to remove it: *And provided further*, That the expense of removing any such obstruction as aforesaid shall be a charge against such craft and cargo; and if the owners thereof fail or refuse to reimburse the United States for such expense within thirty days after notification, then the officer or agent aforesaid may sell the craft or cargo, or any part thereof that may not have been destroyed in removal, and the proceeds of such sale shall be covered into the Treasury of the United States.

第四一五条(第二〇条)「国家の運河または水門、若しくは本法第一九条にいう可航水域において、船舶、ボート、筏、またはその他の類似の障害物が沈没ないし座礁し、若しくは不当に遅延した場合に、陸軍長官またはその者から相当な権限を委任された合衆国の代理人が、航行を停止し、著しく阻害し、または特別に危険ならしめるものと判断する緊急事態においては、陸軍長官またはその代理人は、無用な侵害を阻止すべく最善の判断をして、これを除去または破壊しかつ上記の運河、水門または可航水域から障害物を取り除くため、直ちに船舶、ボート、またはその他の船舶若しくは筏を占有する権利を有する。そうした除去ないし破壊については、いかなる者もこれを干渉しまたは阻止することができない。本条の規定に基づいて障害物の除去または破壊を引受けた職員または代理人は、障害物の所有者に対しそれを除去するよう書面で通告をなすことができる。また、上記の障害物の除去費用はそうした船舶および貨物によって償われるものであり、しかもこれらの所有者が通告後三〇日以内に除去費用を合衆国に支払うことを懈怠し、または拒否する場合には、上記の職員または代理人は、除去に当って破壊されなかった船舶または貨物、若しくはその一部を売却することができ、かつ、かかる売得金は合衆国の国庫に納入されるべきものとする」。

(1) 法律第二二一号の正式表題は次の通りである。An act making appropriations for the Construction, repair, completion, and preservation of certain works on rivers and harbors, and for other purposes. 本法の略称は、本文に示したものが一般的であるが、他に River and Harbor Appropriation Act と略称されることがある。

(2) 沈没船の除去権限は、可航水域の管理保全の任務に携わる工兵隊 (Corps of Engineers) が陸軍長官の傘下にあった関係から、最初から陸軍省の管掌するものであった。Ray, Removal of obstructions from Navigable Waters-Who Pays?, Insurance Council Journal January, 1967, p. 28. なお、陸軍長官 (Secretary of War) は、後年、官省名の変更に伴い、一九四七年七月二六日公布の法律 (chap 343, § 205, 61 Stat 501) を以て Secretary of the Army と改称されている。

(3) Gilmore & Black, The Law of Admiralty (2 ed) p. 821, Benedict on Admiralty (7 ed) vol. 3 (Limitation of Liability) § 4,

(4) Petition of Highland Navigation Corp., 29 F. 2d 37 (1928), The South Shore, 35 F. 2d 110 (3d Cir. 1929), The Central States, 9 F. Supp 934 (E. D. N. Y 1935), Robert M. Hughes, on Admiralty (2 ed) p. 303, Robinson, on Admiralty p. 915—918.

ここで、最も代表的な判例ともいえる Highland 事件を示しておく (他の二判決については、本稿第四章で紹介する)。本件では、ニューヨーク市の埠頭に冬期繋留されオーヴァーホール中の二隻の汽船が夜中の火事で焼失し可航水域において沈没した。ニューヨーク市条例によれば、市は船主に対して沈没船または委付された船舶の除去を求めることができ、船主がこれに服さざる時は市が代執行し、その費用を船主から徴収することができる趣旨の条項があった。第二巡回控訴裁判所 (Manton 巡回判事) は、難破物法 (河川港湾法第二〇条) は一般海法によって付与された委付権を確認したものであり、委付をなしたる船舶所有者は委付後の除去費用に対して責任を免れる (しかもそうした一般海法の法則は州法ないし市条例をもって制限することができない) と判示して、原審判決 (ニューヨーク南地区地裁 本稿五五頁参照) を確認した。なお、本件 (上記の The South Shore 事件も同様である) は、第三者に対する侵害が絡んだケースではないが、巡回裁判所は、法の手続に従って船骸を委付したる船舶所有者は他の船舶が当該船骸に衝突した結果蒙りたる損害に対しても責任を負わない旨の見解も明らかにしている。

(5) Hughes, op. cit., p. 304, Edgar H. Mackinlay, Case Comments (後註(7)参照) p. 97,

(6) The Manhattan, 10 F. Supp. 45 (E. D. Pa. 1935) は、そうした一般海法の論理を最も明解に説いた好判例である (この判決の詳細は、本稿三七頁参照)。また、The Manhattan 判決中に先例として引用される Gulf Coast Transp. Co. v. Ruddock-Orleans Cypress Co. (17 F. 2d 858, 1927) および Winpenny and Chedester v. Philadelphia, 65 Pa. 135 (1870) は古典的的代表判例である。Gulf Coast 事件は、可航水路で沈没した船舟が付標なしに放置されたる間に発生した船舶衝突に関する損害賠償請求事件である。判決 (ルイジアナ地裁) は、船舟の所有者が三〇日以内に船骸の除去に着手しなかったことを理由に、委付の特典に与りえず難破物責任を免れないとしている

が、この中で Burns 裁判官が、The Manhattan 判決において要約された沈没船所有者の免責の論理を説いている。一方、Wimpenny 判決は、アメリカ法において一般海上上の委付権（つまりは非制定法による委付権）について言及がなされた根源的判決であり、特に船主保護（海運業の保護育成）の論理を明確に打ち出している点が特筆される。すなわち、判決（ペンシルヴェニア最高裁判所）は次のようにいう。「船舶が天災または事故によって喪失した場合、船舶所有者は大きな損害を蒙ることになる。船舶が全損に帰したる場合、所有者が自らの災難に加えて船骸の除去義務を課せられることは非常に辛苦となるであろう。そのような苛酷な義務を認めることは、商業の意欲を失わしめることになる。（つまり）、もし船舶所有者が彼の船舶を喪失したときに船骸を除去するために船舶の原価を超える費用の支出を強要されるとなれば、果してそうした商業に従事せんとする者があるであろうか。事故のために彼の財産の委付を強要せられたる場合は、除去義務は船舶所有者というよりむしろ航海に利益を有する国民に対して課せられるべきものである」と。

一方、The Manhattan 判決以降では、一九六三年の The Texmar 事件において Duniway 裁判官が同趣旨の論理を述べている（本稿五四頁註(10)参照）。

なお、英米の学説で船舶委付による免責の論理を説いているものは殆ど見当たらない。僅かに、米国の海法体系書の古典にかぞえられるロバート・M・ヒューズの「Handbook of Admiralty Law, 1920 (2 ed)」の中に以下のような一章節が見出せる。「船舶を委付した所有者が、何故にそれ以上の損害に対して責任がないかという点、船舶所有者の災難がすでに十分に大きいということであり、また、もし所有者が船舶を救助することができないことがわかれば、裁判所は彼の責任を加重しないであろう、ということである」(Hughes, op. cit., p. 303)

ただ、一般海法の下で支えられてきた小規模（小資本）船主の保護といった論拠は、資本確保の方法としていわゆる単船会社や責任保険制度などの活用が可能となった現代においては、その合理性に問題があることは識者の指摘する通りである。Eva Hanna Morreale, The Federal Wreck Act and the Maritime Industry: An Archaic Subsidy [Comment], 21 Rutgers Law Review (1967) p. 487.

- (7) 45 C. J. Navigable Waters § 95 at 471 note 29 (1928). したがって、これと反対に過失ある船舶所有者の委付権を否認した判例もないわけではない。例えば De Bardeleben Coal Co. v. Cox, 16 Ala. App. 172, 76 So. 409 (1917), Boston & Hingham Steamboat Co. v. Munson, 117 Mass. 34 (1875). Edgar H. Mackinlay, Abandonment of a Sunken Ship Under the Wreck Act (Case Comments), 21 Washington and Lee Law Review p. 97 note (13).

- (8) ヘンリー三世治に公布された、マグナ・カルタ (9 Hen. 3 c. 23 (1225)) は、「今後いかなる堰 (weirs) もテムズ河、メッドウェー河、および沿岸を除く全イングランドにわたって制止されるべきである」と定め、可航河川における堰（往古に潮水の漁獲法として一般に使用されていたといわれる）が自由な交通の妨害になることを確認宣言しつつあった。A. S. Wisdon, The Law of Rivers and Watercourses (3ed) (1975) p. 71, 269, Jowitts, Dictionary of English Law (2 ed) p. 1130. これより少くもヘンリー三世の御代に制定された法

律 (25 Edward III st 4, c. 4 (1350) をよびその後のいくつかの制定法にも同様の宣言があり、そこでは、人や魚の自由な通路である河川を濶げにするため、テームズ河とメッドウエー河、をよび沿岸を除く全イングリランドにわたって、エドワード一世の治世に創設されたすべの築、堰、抗、池、深穴、水車などの破壊を命じて致しはそれらの新設を禁する条項がなかれてゐる。Wisdon, op. cit., p. 71, H. Stuart Moore, Coulson & Forbes, Law of Waters (4 ed) p. 30—391, Anderson, Removal of Obstructions from Navigable Waters: Shipowners Liability and the Wreck Act [Comment], 48 North Carolina Law Review (1970) p. 552 note(5).

また、初期の海法典の一つである「海法黒書 The Black Book of the Admiralty」(エドワード二世の空封と隠蔽がなされる「トリー六世の治世に完成されたといわれる)にも、船舶活動を妨げる障害物がこころ次のような定めがなされてゐる。「XXXVI Item, soit enquis de tous ceulx qui soustiennent sur les gros stremes et chanelles des havens ou ports weres, kedylles, watermylles, ou autres istruments, en aneautance des ports par lesquelz nefz ou bateau ait este thos, ou homme mort.」[26 Item, lett inquiry be made of all periz whoe doe in the great streames and channells of the havens or ports Keepe upp weres, kiddles, Blindestakes, watermills, or other instruments, to the annoyance of port, whereby ships or boates have been lost or man killed.] The Blacke Booke of the Admiralty, 55 Rerum Britanni caram Medii Eviu Sctioes (Chronicles and Memorials of Great Britain and Ireland During the Middle Ages) (1965) p. 152, 153.

- (6) Anderson, op. cit., p. 553 note (6), (7).
アメリカ法上、パブリック・ニューサンス(公的不法妨害)に対して国がインジャンクションを有することを最初に言及した判決は、アメリカにおけるエカイターの確立に貢献するところの大であったといわれるケンント (James Kent 1763—1847) が、ニューヨークの大法官(衡平法裁判所長)時代に関与した一八一七年の Attorney-General v. Utica Ins. Co., 2 Johns. Ch. R. 370, 381 であるといわれる。Comment: Substantive and Remedial Problems in Preventing Interferences with Navigation: The Republic Steel Case, 59 Columbia Law Review (1959) p. 1075.

その後間もなく、最高裁判所は、そうした差止命令の発給が政府の最高の法律顧問たる法務長官 (Attorney General) の起訴状に基づいて行なわれる方式が確定されている旨を明らかにした (Georgetown v. Alexandria Canal Co., 37 U. S. (12 Pet) 91 (1839) また、州裁判所は、州政府に対する極めて多様なパブリック・ニューサンスの中に航行障害物が含まれていたを排除するため度々差止命令を認めた (Peoples v. Gold Run, 66 Cal 138 (1884), Peoples v. Vanderbilt, 26 N. Y. 287 (1863)。後でまた、最高裁判所は、連邦衡平法裁判所も州の法務総裁が提起した訴においてそうした差止命令を発給する権限があると判示してゐる (Coosaw Mining Co. v. South Carolina, 114 U.S. 550 (1892))。

- (10) 航行妨害に関する当時の法則については、一八八〇年の *Missouri River Packet Co. v. Hannibal & St. J. R. R.* (2 F. 285 (W. D. M. 1880)) 判決の次の一節に集約されるであろう。「河川を航行する者は、航海の通常かつ適切な過程において発生した船骸を除去する義務を負わない。……河川の可航域を航行または通商のためでなく、自分自身のために使用する者は、そうした使用によって航海を困難かつ危険たらしめ、その結果危害を加える場合には、被害者に対して損害賠償責任を負わねばならない」。
- (11) *Gibbons v. Ogden* 事件は、合衆国最高裁判所が、憲法の通商条項について最初に判断を下した判決として余りに有名である。田中英夫・アメリカ法の歴史上二四三頁—二四六頁は、この判決を詳細に紹介している。本判決の概要は右の研究に譲るとしてここでは、航行規制と通商条項との関連で必要最少限の要約をなしておく。連邦憲法の通商条項にいう「通商」(commerce) に関して、それが商取引自体だけを指すのか、それとも商取引の手段たる他の行為をも含む趣旨であるかの問題は、憲法の条文は明瞭ではなく解釈に委ねられていた。*Gibbons v. Ogden* 事件は、船舶の航行の事件であり、新たに蒸汽船時代を迎えて各州がそれぞれに汽船による航行の独占権を付与していた州間の通商規制立法に衝突が発生することになり、ここに、各州間の通商に対する連邦の規制権限につき初期の連邦最高裁判所が通商条項の解釈を迫られることになった。マーシャル (John Marshall) 首席裁判官に代表される連邦最高裁判決は、通商条項における「通商 (commerce)」という文言が州界を超えての交流 (intercourse) を含み、かつ航海 (navigation) がこの交流に必要なものとして包摂されると拡大解釈して、航海の規制を連邦議会の権限の対象となしたのである。
- (12) 合衆国憲法第一編第八節第三項は次の通りである(関連部分のみ)。「連邦議会は左の権限を有する。……〔第三項〕外国との通商並びに各州間およびインディアンの部族との間の通商を規制すること。……」田中英夫訳「合衆国憲法」アメリカ法の歴史上所収。
- (13) 本件は、ペンシルヴェニア州のフィラデルヒア市の西側を流れるヒュールキル河(この河川は、水深一八フィート乃至二〇フィートの狭浅な中小河川ではあるが、ペンシルヴェニアの石炭地帯の出口として重要な役割をもち、多数の石炭運搬船が航行していた)を跨ぐ新たな橋梁の建設を州が同市に許可したのに対し、同河の西側に高価な石炭用波止場を所有するギルマン氏が、橋梁建設は、河川の航行を不当に妨害し、かつ彼の権利を不法に侵害し、パブリック・ニューサンスにあたるとして、差止救済を求めた事件である。
- (14) そうした航海規制法については、Comment: *Interference with Navigation*, op. cit., p. 1077 note (97) に例示されている。
- (15) *Pennsylvania* 事件は、航行障害物の除去を求めた数少ないそして最も代表的な判例である。田中英夫・アメリカ法の歴史上四五六頁—四五八頁は、本判決を特に合衆国憲法の通商条項の解釈問題の側面から詳細に紹介している。本件は、ペンシルヴェニア州がオハイオ河に接続する運河について所有者利益を有すると主張し、ヴァージニア州より許可されてオハイオ河上に掛けられた橋梁を同河川の航行妨害になるとして撤去を求めた事件である。この事件は、ことが単に両州の経済的利害の観点で重要問題であるにとどまらず、将来の米国における運輸の重点を船舶による海運におくか、鉄道と道路による陸運に求めるかという大問題に関係するものとして注目された。田中英夫・前掲四五六頁

註49参照。連邦最高裁判成は、連邦議会が船舶に免許を与え、通関港を設置し、また船長に義務を課すなどオハイオ河の航行につき種々の規制を設けたこと、および一七九六年ヴァージニア州ケンタッキー間の協定はオハイオ河の通行が「自由かつ共同 (free and common)」であるべき旨を定めていること、などを論拠としながら、航行の障害の結果一般の人々以上に特別の損害を蒙った市民の差止権を類推して、ペンシルヴェニア州に橋梁撤去の差止命令権を認めた。

なお、*Penssylvania* 判決は、連邦法がオハイオ河の船舶による海運の阻害禁止について直接の明文規定を有しないまでも、特別損害を蒙った市民として命令的差止命令を認めたのであるが、その後、一八七六年の「法務長官意見集」(Opinions of the Attorneys General)の中に、政府は議会立法がない限り航海の保護のため直接に干渉できない旨の見解が登載されている (15 Ops. Att'y Gen. 526 (1876))。Comment: *Interference with Navigation* op. cit., p. 1077.

- (16) 本件は、*Willamette* 橋梁会社(オレゴン州法に準則して設立され本店を同州のポートランド市に置く)がウイラメッタ河に建設中の橋梁に対して、同河川の利用者である曳船業者から工事続行中止と構築物の撤去の差止命令が求められた。原告(ポートランド市の居住者であり、合衆国市民として本訴に及んだ)は、州のすべての可航水域が自由かつ共同の公道(公水路)であると主張し、ウイラメッタ河の橋梁建設を許可するオレゴン州の一八七八年一月一八日法が、一八五五年二月一四日法 (Act for the Admission of Oregon into Union, 11 Stat. 383 c. 33, §2) に違反するとした。

連邦最高裁判所は、すでに本件に類似したケースである *Penssylvania v. Wheeling & Belmont Bridge Co.* (13 How 518 (U. S. 1852)) において、オハイオ河に跨がる橋梁がニューサンスにあたることと橋梁の撤去を命じており(本稿前註(15)参照)、本件がこの先例の拘束をうけるかが注目されたが、結局、本件とは区別された。なお、*Willamette* 判決で力説された言葉の厳密さは、その後一九二四年の *Sanitary District v. U. S.* (266 U. S. 405 (1952)) で幾分緩和されることになるが、しかし訴訟上の救済が制定法によって実現されるという命題は、依然そこでも支持されるのである。Anderson, op. cit., p. 555.

- (17) *Willamette* 判決は、本文に叙述したように連邦コモン・ローには合衆国内の可航水域における障害物やニューサンスを禁止するものはない(ルシアン・Y・レイ氏は「こうした最高裁の解釈は当時の法務長官の意見」[6 Ops. Att'y Gen. 172, 184]と反対であると指摘する。Ray, *The Removal of Obstructions*, op. cit., p. 32 note 22.) ことは総じて立法にかかわる問題であるという趣旨の判例として一般に受け留められてきているが、ただ、この点については異論がないわけではなく、例えば、モリエール教授のように *Willamette* 判決はそのような広範な原則を表明したものではないとの見方もある。Eva Hanna Morreale, op. cit., pp. 486—487. また、トーマス・W・ピーターソン氏は、*U. S. v. Cargill, Inc.* の判例評釈の中で *Willamette* 判決に触れ、同事件は、そこでのすべての当事者が同一の州の市民であり合衆国の法律の下で発生した訴訟ではなかったため同事件に関して管轄権を有していなかったということである。……」と述べている。Thomas

- W. Petersen, *River and Harbors Act of 1899—Owners of Vessel Negligently Sunk in Navigable Waters Liable for Cost of Removal* [Comment], *XLI Tulane Law Review* (1967), p. 460 note (4)., Morreale 論文にも同趣旨の指摘がある。Morreale, *op. cit.*, p. 486 note (51).
- (18) ただし、本法は船舶またはその所有者に対する除去費用の償還請求については何ら規定するものではなく、この点は、前二法（一八八〇年法・一八八二年法）と異ならない。Ray, *The Removal of Obstructions*, *op. cit.*, p. 29. なお、本法第一〇条の規定については、一八九九年法の成立以降、その法源性に論争がある。本稿三三頁註(2)参照。
- (19) 一八九九年河川港湾法の制定に関する議会議事録によれば、上院に対し本法案の提出報告をした商業委員会 (Commercial Committee) の委員長 Frye 上院議員は、同法(案)が現行法に何らかの改正を施すものであるかという質問に対し、「現行制定法の曖昧なる点を明確化するため極く僅かな修正を行なったにとどまる。……全十三カ条文のうち、修正は一〇語とはなかった。本法は寄せ集めの法律である」と答弁している。32 Cong. Rec. 2296 (1899). また、直接資料に当れなかったが、下院の機密文書 (H. R. Executive Documents No. 293, 54 Cong. 2 ed Sess. (1897)) から、本法の第一次草案の作成に参加した陸軍工兵長および陸軍長官も、本法の目的が法律の明瞭化と通商並びに航行における公共の利益を一層保護することにあると考えていたといった指摘もある。Comment: *Interferences with Navigation*, *op. cit.*, p. 1081 note (119).
- (20) アメリカにおいて環境問題ないし環境法は、一九六九年「国家環境政策法」(National Environment Policy Act) の施行をもって真に展開されるのであり、それは水汚染のみならず、大気・騒音、健康有害物質などあらゆる分野で環境公害を規制するための制定法を成立させる。港湾その他の連邦の水域の環境保全に関しても、河川港湾法のほか、例えば、一九七二年連邦水汚染防止法—前掲第一節註(2)参照—や一九七二年の「港湾水路安全港法」(The Ports and Waterways Safety Act of 1972) などがある。後者は、可航水域における船舶、橋梁等の構築物、または可航水域に接する陸上の構築物若しくは沿岸地域に対する損害または破壊を防止し、船舶または構築物の破壊等による環境破壊から可航水域とこれに存する資源の保護を目的とした法律である。本法については、Mark S. Davis, *The Ports and Waterway Safety Act of 1972: An Expansion of the Federal Approach to Oil Pollution*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 6 1974—1975, p. 249. また、邦文の資料として、外間寛「アメリカの港湾法制」港湾に関する比較法制度所収二二三頁以下。なお、アメリカの環境法の展開については、谷口・前掲「環境保護」および同論文末尾に掲げられる参考文献を参照。
- (21) 河川港湾法の条文訳を試みた資料として、豊田太郎「米国における難破物責任の取扱い—Wyandott 事件にみる判例理論の紹介—」損害保険研究第三二巻一号一一六頁以下がある。本稿の試訳に当たってもこれに負うところが多い。
- (22) 第四〇九条にいう「voluntarily or carelessly」なるフレーズは「intentionally or negligently」の意味であることが解釈されている。Wyandott

三 難破物責任に関する判例法の展開

(1) 故意による沈没事故と難破物責任

可航水域における船舶の沈没が、船舶所有者（またはその代理人）の故意に基づく場合の難破物責任については、一八九〇年の旧河川港灣法第一〇条¹⁾本条は可航水域における障害物 (obstruction) の創設禁止を総ての障害物に対する差止命令救済について定める²⁾に関する判例ではあるが、一八九四年の *United States v. Hall*, 63 Fed. 472(1 Cir 1894) が、船舶所有者に沈没船の除去義務を課し、また除去費用に関して人的責任を負うべき旨を判決している。

本件は、メイン州沿岸のロックランド港に停泊中の船舶に積載された貨物より出火した船火事に際し、船舶所有者が索具・円材等への延焼を阻止すべく本船の艀装を解除し、船底を穿孔して故意に沈船せしめたという事件である。本件の争点は、河川港灣法との関係で、沈没船が航行の障害物として所有者に除去責任が成立するかであったが、巡回控訴裁判所〔第一巡回〕の *Aldrich* 裁判官は、一般論として、船舶所有者がコモン・ロー上ニューサンスを構成する可航水域での障害物の創造に関して、一般海法の下で認められる船舶委付権によって人的責任を免れることは承認しながらも、そうした船舶所有者の特権は、海難事故が「不可避的でないし不慮の災禍」(inevitable accident or misfortune) による場合にのみ享受できるもので、船底を穿孔して（法廷はこの行為に緊急性も認め難いとする）船舶を沈没せしめるが如き、任意かつ故意に (voluntary and deliberate) 障害物を創設するといった場合には委付は認められず、船舶所有者は、河川港灣法第一〇条の規定に基づき沈没船の除去責任を免れえないと判決した（なお、船主より再

審理の請求があったが全裁判官の一致意見で却下された。

そもそも一般海法において船舶所有者に認められたる船舶委付権は、海運業の保護奨励を目的としたパブリック・ポリシーの原理に支えられたものといえるから、船主が故意に航行を妨害するという事態は、いうならば船舶委付権のランヨナルに反するといわねばならず、このことは、そうした一般海法のコモン・ローを体現している制定法(河川港湾法)についても同様に解することができるのである。U. S. v. Hall 判決は、正しくかかる船舶委付権の限界理論に基づいて故意ある船舶所有者の人的責任を確立したものである。そして、このような U. S. v. Hall 判決の法理は、それが旧河川法下の判例であるがため、先例的価値そのものに若干の疑問が持たれるにも拘らず、一八九九年の新河川港湾法制定以降も、故意ある沈没事故に対する難破物責任を論理づける指導的判例として、後続の判例に繰り返し援用されており、その法理は、今日アメリカの判例法として定着するとともに、⁽³⁾ 広く学説の支持も集めている。⁽⁴⁾

(1) 控訴審判決は、一八九〇年法第一〇条の「障害物」(obstruction)なる文言には故意に沈没せられた船体(hulls of vessel)も含まれるとの解釈をしている。83 Fed at 475. なお、障害物一般に関する総則規定ともいうべき第一〇条にいう「障害物」の範疇に沈没船が包含されるかの解釈問題は、一八九九年河川港湾法成立後も、第一〇条および第二二条の関係で大いに議論のなされるところである。Wyandotte 事件の控訴審判決(本稿四九頁以下参照)はその最も興味ある事例であろう。また、最近の判例としては、U. S. A. v. Chesapeake & Delaware Shipyard, Inc, 369 F.Supp. 714 D.Md. 1974), U. S. v. Ohio Barge Lines, Inc, 1977 A. M. C. 1200.

(2) 一八九〇年河川港湾法第一〇条が、一八九九年法(特に第一〇条・第二二条)両条は旧法と同様に障害物創設の禁止と障害物除去の差止命令を規定する)の制定によって廃棄されたか否かについては、今日に引続く論争がある(これとの関係で U. S. v. Hall 判決の先例的評価が問題となる)。判例は、一九五六年の連邦控訴裁判所〔第二巡回〕判決 United States v. Wilson, 235 Fed 251 が、一八九〇年法第一〇条と一八九九年法第一〇条乃至第二二条との不調和を理由に、少なくとも委付船舶に関係する限りで廃止されたとみる廃止説を採用が、逆の判決として、一九〇五年の連邦控訴裁判所〔第九巡回〕判決 United States v. Wishkaw Boom Co., 136 F. 42 もある。存続説の立場からは、(イ)河川港湾法が認める構築物(structures)の除去に対する差止命令救済は、構築物以外にも全ての障害物(obstructions)について差

止救済を認める一八九〇年法第一〇条を補足して解釈できること (b) 河川港灣法制定の経緯を顧みれば、現行法はその制定当時の法律を集大成したものであること (c) Wilson 事件で取扱われた障害物は、委付船舶 (これについては河川港灣法第一五条および第一九条に明文がある) であるから、右判決は、一八九〇年法第一〇条に関する限り委付船舶を裁いた趣旨に限定されること、などを理由にあげる。Comment: Substantive and Remedial Problems in Preventing Interferences with Navigation: The Republic Steel Case, 59 Columbia Law Review (1959) p. 1067 note (21), (119). いずれにしても、一八九九年以降の判例が一八九〇年法 (第一〇条の規定および同条下の判例を含め) を全然廃止されていないかの如く引用していることは確かである。この具体的判例については、Comment: Interferences with Navigation, op. cit., p. 1067 note (21). 参照。

(3) 新河川港灣法の成立以降 U. S. v. Hall 判決を引用する主な判例を次に掲げておく。U. S. v. Bridgeport Towing Line Inc., 15 F. 2d 240 (D. Conn. 1926), In re Eastern Transp. Co., 102 F. Supp. 913 (D. Md. 1952), U. S. v. Bethlehem Steel Corp., 235 F. Supp. 569 (D. Md. 1964), U. S. v. Moran Towing & Transportation, 374 F. 2d 656 (4 Cir 1967).

Wyandotte 事件の控訴審判決〔第五巡回〕でも、障害物一般に関する一八九九年法第一〇条に沈没船が含まれるとする論拠として、U. S. v. Hall 判決を援用し、一八九九年法制定時の議会記録に基づいて U. S. v. Hall 判決が判例法として一八九九年以前の難破物法の一部を形成しかつその総括的判決としても重要なものである以上「既存の法を実質的に変更しない」という立法趣旨の下に成立した新法の解釈にあり、同判決において形成された法を無視することは同法の制定経緯に反するとしている。United States v. Cargill, Inc., 367 F. 2d 771 (5 Cir. 1966). 豊田・前掲一二二頁註(6)参照。

(4) U. S. v. Hall 判決の結論については、学説も特にこれに異論を吐くものはない。Ray, The Removal of Obstructions, op. cit., p. 31, Anderson, op. cit., p. 559, Morreale, op. cit., pp. 482—483, Petersen, op. cit., p. 461.

(2) 過失による沈没事故と難破物責任

一般に船舶の沈没事故は、船舶の不堪航または船長その他の乗組員の操船上の過失 (いわゆる海技過失) によって発生することが多い。このように、沈没が専ら過失を原因として発生した場合に、過失ある船舶所有者 (negligent owner) は、やはり沈没船の除去責任 (除去義務ないし除去費用に対する人的責任) を負わねばならないか、それとも沈没船の所有者はその沈没原因の如何によらず総て船骸の委付をなすことができ、それによって一切の責任を免れることが

できるかについては、制定法たる河川港灣法に肯否を断ずる明文がなく、それ故にすべては裁判所の解釈(判例法)によって決せられる。

こうした問題に関するアメリカ判例法の立場は、一九世紀末の河川港灣法成立以降、二〇世紀の前半期まで(厳密にいえば一九六六年の *U.S. v. Cargill Inc.* 判決をみるまで)は、過失ある沈没船の所有者(無過失の沈没船の所有者も同じ)の船舶委付権を認め、したがってその船骸除去責任を否認し、船骸除去を代執行した国は、船体および積荷に対する対物権を有するにとどまり、船舶所有者に対して人的に除去費用の償還請求をなすことはできないとの法理にほぼ固まっていた。すなわち、若干敷衍するならば、すでに可航水域における船舶の航行障害的な沈没については、上述のように一八九〇年旧河川港灣法下の *U.S. v. Hall* 判決が、沈没船の除去および除去費用につき船舶所有者に人的責任のあることを明らかにし、これが初期の判例法を成していたが、その後における裁判所は、船舶所有者が故意に沈没を企てるという、いうならば特異なケースを裁いた *Hall* 判決の法則を、難破物責任の通則として普遍化させることには、強い躊躇を示していた。そしてまた、一八九九年に制定された河川港灣法に関しても、初期の合衆国裁判所の多くは、同法が委付船骸に対する対物権を超えて船舶所有者に対する対人権をも認める趣旨かという問題意識の下に、敢えて立法者の意思(法の制定理由)を採求することをせず、飽くまでも形式的な制定法ないしは一般海法のコモン・ローの土俵の中に踏みとどまったの判決を繰り返すにすぎなかった。

① 初期の判例法の発展—*Wyandotte* 以前の伝統的判例法理

そもそも過失によって可航水域に沈没した船舶の除去責任をめぐる、国と船舶所有者間の抗争が連邦のロー・リポーツに登場してくるのは、今から半世紀余を遡る一九二三年の *Loud v. United States*, 286 Fed 56, [6 Cir.] 1923

を端緒とする。

ロウド家が共有・運航する小型汽船が、パルプ材を満載しセント・メアリー河を下降中、過って同河川に掛かる橋台に激突し、小路中央にて沈没した。陸軍省は、事態が一八九九年河川港湾法第二〇条の緊急除去に当る著しく航行を威嚇する状況と判断し、直ちに沈没船を引揚げ（但し、国は本船・積荷の売却処分をせず、逆に所有者に対し占有権を放棄した）、これに一八、四九九ドルを支出した。国が船舶所有者に対し右の掃海費用の償還を求めたところ支払を拒絶されたので提訴したのが本件である。第一審〔ミシガン東地区地方裁判所〕は、原告に総額二、一一一・四七ドルを認めた陪審の評決に従い、国の勝訴判決を下した。船主が上訴。

巡回控訴裁判所〔第六巡回〕の Donahue 裁判官の見解は、河川港湾法第二〇条の目的および趣旨が、国に対して沈没船の除去権限とその除去費用の償還のため船舶・積荷を処分する権限を付与することにあると解釈される以上、沈没船の所有者は船骸の除去費用に対して人的責任を負うものではなく、またそうした費用に関する請求が直接に船舶および積荷に対してなされるべきこと、共に法文に明白であるとするものであった。また、国が遂行した沈没船の除去作業は、他ならぬ船舶所有者に代ってなされた作業であるとの理由から除去費用は船主のために支出されたのだとする重ねての請求に対しても、本船が全損に帰し、船舶所有者は船舶ないし売却金から享けるものがないという疑うべくもない事実によって却下されるとして、結局、原審判決を破棄した。

かくして、ここに沈没船の除去費用に対し無力な地位にあるを悟った国は、この判決を境に、それ以後半世紀を経るもなお尾を引く長い船主との法廷闘争に突入することになるのである。

船舶所有者の過失が原因の海難事故に關し、船骸の除去作業を代執行しながらも、制定法またはコモン・ローのいずれにおいても完全な救済を期待しえないという、全く予想外の判決を甘受した国は、その後密かに反撃の機会を窺

っていたが、その場面は意外にも早く到来することになる。一九二六年の *United States v. Bridgeport Towing Line, 15 F. 2d 240 (D Conn 1926)* であり、そこでは、航行障害物一般について規律する河川港灣法の総則規定の解釈をめぐって船舶所有者の難破物除去責任が争われる。

本件は、初めて合衆国の裁判所が、可航水域上の障害物の創造について、故意 (*deliberate*) による場合と事故 (*accident*) による場合との類型化を試みて、従来の判例法 (*U.S. v. Hall* 判決) の本流に堰を築いた判決として注目すべきものである。本件においては、運河用小型船マリオン号がブリッジ港に近い大水路西側の浅瀬に乗り揚げ転覆した。船骸の占有を取得した *Bridge Towing Co.* (以下船主という) は、船体を浮揚させ、さらに海難救助作業を完遂させるべくこれを附近の浅瀬に曳航した。ところが、救助作業の完了直前に突如本船がスリップし (船主側の過失によるものと認定された)、恒久的に航行の妨害となる水域へと乗り出し沈没した。右の事故につき、国は、一八九九年河川港灣法第一〇条および第一二条を根拠に、船主は正しく障害物を創設 (*creation*) したが故にこれを除去する命令的差止命令に服すべきであるとして提訴に及んだが、船主側は、河川港灣法が沈没に関し船舶所有者の責任を不問に付すコモン・ロー原則を反覆しているとの解釈に立って、国の主張を理由なしと争った。第一審 [コネクティカット地方裁判所] の *Thomas* 裁判官は、「一八九九年河川港灣法第一〇および第一二条の規定は、事故または過失の場合には適用がない。換言すれば、制定法にいう "creation of any obstruction" なる文言は、明らかにそうした目的を意図してなされた行為のことを指すのである」とし、また、沈没船の所有者の責任を裏付ける先例として国側が引用した *U.S. v. Hall* 判決との関係については、船舶の沈没が故意 (*deliberate, intended*) に惹起されたのではなく、事故 (*accident*) —それが過失に起因する場合であると否とに拘らず—を原因とした本件にあっては事情が違ふと説いて、結局、命令的差止命令 (船主の除去費用の負担) を否認した。

次いで Bridgeport Towing 判決から九年を隔てて、一九三五年 United States v. Atrantic Refining Co. [The Manhattan], 10 F. Sup. 45 (E. D. Pa. 1935) がでる。デラウェア州の可航水路を航行中の原告所有のタンカーベッセマー号が国有浚渫船マンハッタン号に衝突し沈没に至らしめた。浚渫船を引揚げた国は、その引揚げ費用を衝突損害賠償金の一項目に加算してベッセマー号の所有者に対して請求した。

ペンシルヴェニア地方裁判所の Kirkpatrick 判事は、まず難破物法第一九条・第二〇条の適用問題について検討し、国が如何に沈没船の除去に出費をなそうとも、それは制定法による航路の清掃義務に基づく結果であり、しかもこの場合における国の義務は沈没船が国の所有船であるか私有船たるかにより些かも変わらないとした上で、過失による沈没船の問題と四つに取り組み、沈没が違法な行為 (wrongful act) によると純然たる事故 (pure accident) による場合であると結果において異なるものではないと判決した。そして、特に難破物法 (U. S. C. tit. 33, § 409, 414, 415) が沈没船の除去に対して所有者の人的責任を定めたものかという核心的問題については、河川港灣法成立以前の一般海法の原則に拠れば、沈没船の所有者は常に船舶委付権を有し、依って船主は可航水域の障害に起因したる損害について完全に責任を免除されるのであり、しかも現行の難破物法が特段そうした法原則の本質的変更を明確にせず一向沈黙する限りは、沈没船の除去に対する船舶所有者の人的責任は否定的に解さざるをえないと判示した。本判決は、その理由付けが極めて簡明なこともあってか、後続の判決に常時引用されていく。

一九〇〇年代の後半期に入ると、名称を新たにした連邦控訴裁判所 (Court of Appeals)⁽²⁾ の判決が相次いで現われ、それによって、米国判例法のいわば伝統的立場がより一層確固たるものとして築き上げられる。しかし、一九六七年に連邦最高裁判所の画期的判決 (Wyandotte Transp. Co. v. United States) が示されて、この問題について一応の指向が定まるまで、連邦控訴裁判所の各巡回区 (Circuit) の足並は必ずしも完全に揃っていたわけではなく、過失ある船

船舶所有者の難破物責任を否定的に解する第二巡回区、第三巡回区、第四巡回区および第九巡回区と、逆の結論に到達する第五巡回区との間に下級審判裁所間の対立があった。

そして特に、この間において、いま一つアメリカ判例法の動向として特筆されるべきことは、一九六〇年代の幕開け段階から、連邦最高裁判所が、河川港湾法に対してなされた従来の下級審判所の保守的な解釈姿勢に警鐘を打ち鳴らし、最高裁自らが軌道修正をなさんとする意思を覗かせたことである。一九六〇年の *United States v. Republic Steel Corp.*, 362 U. S. 482 (1960) 判決が、それである。

Republic Steel 事件は非船舶事件であり、ミシガン湖とミシシッピ河を結ぶ可航水路であるカルメッツ河畔に建てられた鉄鋼所からの工場廃棄物を含む大量の汚水の排出につき、一八九九年河川港湾法第一〇条および第一二三条(本条は、街路若しくは下水溝を通じて液状で流出する廃棄物を除き、合衆国の可航水域において一切の廃棄物を排出・沈澱させることを禁止する)に違反するとして、国が汚水流出の差止命令と水深の原状回復を図るべく堆積汚泥の浚滞を求めた事件である。

第一審判決「イリノイ北地区地方裁判所」は、可航河川に工場廃棄物を排出し水路の水深を減ずることは河川港湾法第一〇条にいう河川の「可航能力 (navigable capacity)」に対する「障害物 (obstruction)」の創造であり、また下水管を通じた工場廃棄物の排出は同法第一二三条において禁止される排出であり、かつそれは同条文中適用除外例とされる排出物には当たらないとして、国の主張を全面的に認め差止救済を命じた。³⁾これに対し、控訴裁判所「第七巡回」は、鉄鋼会社(控訴人・原告)の排出物が河川港湾法第一〇条にいう障害物ではなく、第一二三条において例外的に流出が許容される廃棄物質であるとし、また縦令排出行為が第一〇条および第一二三条に該当するとしても、河川港湾法は障害物の除去に関してのみ救済を与えたもので、しかもそこでの救済は国が法律を実施するためにのみ援用できる

衡平法上の救済方法にすぎないから、国が差止救済をうけることはできないと判決し、さらに重ねて、控訴裁判所は、法律の実体的かつ救済的規定とは別個に国が固有の差止救済権を有するものではないとの考え方も明らかにした。⁽⁴⁾その後、本件は、公共の重要問題を内包するとの理由から連邦最高裁判所が裁量上訴 (certiorari) の申立を認め (359 U.S. 1010)、結局、最高裁においては五対四の僅差で原審判決が破棄されることになる。⁽⁵⁾

連邦最高裁判所判決は、まず河底に堆積した工場廃棄物が河川港湾法第一〇条の「障害物」に当たるとし、また第一二条の規定は確かに「構築物」の除去に關してのみ差止救済を明規してはいるが、およそ河川港湾法の立法目的に照すならば、第十二条の規定に拘りなく、国は第一〇条によって「障害物」の除去を命ずる差止救済をうけることができるものと解した。すなわち最高裁の多数見解は、もし裁判所が差止権の発給を、構築物として分類される障害物だけに適用のある第一三条に局限することになれば、議会の立法意図は挫折してしまうと憂慮するものであり、かかる論理の帰結は、第一二条の制限的な文句 (すなわち除去命令を構築物に關して定める) を無視して、差止権の適用範囲を第一〇条において違法に創造される他のすべての障害物に対しても拡大解釈をすることになる。⁽⁶⁾この辺の論理を、法廷に対する教訓 (speaking for the court) を陳述した Douglas 判事の言葉で重ねれば、「議会は法律を制定しかつその目的を明らかにした。縦令「推理」(inferences) に基づくとも、議会はそれによって適切な救済が実現されるよう連邦法を第一〇条において十分なものとして規定したのである。かく解しえなければ、本立法の根本目的に矛盾して空虚に帰した責任はすべて議会にあるといわねばならない」ということになる。

かくして、非船舶事件である Republic Steel 判決を境として、河川港湾法に対するこれまでの判例の理論構成は、沈没船の除去を求める国の差止権 (第一二条) の拡張という間隙から徐々に崩壊しはじめたのであり、そうした訴訟上の救済は、遂には、一九六四年の控訴裁判所 [第二巡回] 判決 United States v. Perma Paving Co., 332

F. 2d 754 (1964)⁽⁷⁾ において、河岸の土地所有者の土壤が可航河川に流出堆積したケースにつき、国に砂州の除去費用の償還請求権を認めるところにまで拡大されることになるのである。

より、二〇世紀後半期を迎えて、連邦控訴裁判所による伝統的な判例法の確立は、第二巡回区の United States v. Wilson (1956), 235 F. 2d 251 判決からほじまる。

本件は、ニューヨークのハドソン河に沈没した舢舨について国が除去を求めて提訴した事件である。沈没事故の原因については、船舶所有者であるウィルソン氏に故意の船底穿孔行為があったとして数々の証拠が提出されたが、結局は所有者の命令ないし了知 (Best or Knowledge) を認定するに足るだけの証明はなかった。本件事故が発生して二年経過後に舢舨の沈没位置並びにその状態を知った国は、河川港湾法を根拠に船主に舢舨を引揚げるよう求めて、ニューヨーク連邦地方裁判所に提訴したが、却下された。国が控訴。

Hincks 巡回裁判官に代表される控訴審判決は、まず本件の舢舨が河川港湾法第九条、第一一条において橋梁・ダム・埠頭などとの関連で建築が禁止され、また同法第一〇条で違法とされる「構築物」(structure) に該当しない(但し、法廷は沈没した舢舨が第一〇条にいう障害物 (obstructions) には当たるとする) から、国側の主張する舢舨の除去についての差止命令は否定されねばならないと述べ、また、第一二条が定める差止命令救済は第九条乃至第一一条に違反する構築物のみに限定され(つまりは、第十二条の差止権の範囲から第一〇条で禁止される「障害物」を排除する)⁽⁸⁾、第一五条および第一九条違反の場合には差止命令の適用はないから、結局、前二条(第一五条・第一九条)の下で沈没船の委付があった場合(つまりは沈没船の所有者が直ちに除去義務を履践しないとき)の除去責任は他ならぬ国にあり、したがって、除去費用を船舶所有者に対して負担させることはできないと判決した。⁽⁹⁾

一九六〇年代に入ると、連邦控訴裁判所の第三巡回区および第九巡回区が、引き続き過失ある沈没船所有者の船骸除去費用に対する償還責任を否定する判決を繰り出す。そしてこれに続いて、これまでの伝統的判例のいわばフィナーレディシジョンとして、第四巡回区による *United States v. Moran Towing & Transportation Co.*, 374 F. 2d 656 (1967) をみることになる。まずは、一九六一年の第三巡回区判決 *United States v. Zubik*, 295 F. 2d 53 の事実から紹介することしよう。

一九五一年十一月、ペンシルヴェニア州ピッツヴァフ附近のアレジェニー河においてズビク氏所有の二隻の曳船が過って沈没し、河川の通行を妨害した。船主は、翌年の五月、曳船の一隻について一部艀装を解き、この用材がアレジェニー河沿いの川岸に水浸状態で放置された。沈没事故の発生から五年後、国は船主が除去命令に従わないためやむなく二隻の沈没船並びに河岸の用材をすべて撤去した。この撤去作業に要した費用（三、二七三・八三ドル）につき、国は、すでに船骸および残骸が無価値であり、船主が除去費用の支払を拒絶するは不法に利得するものであるとして、費用全額の償還を請求した。第一審〔ペンシルヴェニア西地区地方裁判所〕が船舶所有者の公訴棄却の申立を認めただけに対し、国はこれを不服として上訴に及んだ。そして国が上訴趣意書の中で論拠の中心に据えたのが、前年にあたる一九六〇年最高裁判所がサーシオライの申立を受理し、裁判所が河川港湾法をして実際の執行力を持たしめるような救済方法を公式化すべきを教訓し、かつそうした救済方法が縦令「推理」に基づくとも形成しうる旨の論理を力説した *U. S. v. Republic Steel* 判決であった。

こうした国の主張に対して、控訴審の *Kalodner* 巡回裁判官は、本法廷が直面する問題が *Republic Steel* 事件において審判された問題とは全く関係がないとした上で、「制定法の機構をその刑罰規を除いて総括すれば、可航水域を妨害する難破物を除去するため国に授權された財産没収権は、引揚げられた船骸に対する対物的権利 (*in rem*)

ght)であり、決して船舶所有者に対する对人的権利 (in personam right) でないことは明白である」と述べ、また、法律の制定は他ならぬ議会の職分であり、議会が明確かつ限定的に立法をなしたる分野 (河川港湾法もその一つ) について、裁判所が立法機構の外辺拡張をなすべきでない旨を強調しながら、国の主張は、いうならば裁判による立法 (Judicial legislation) を成し遂げる努力を述べているものだとして判決文を結んでいる。

Zubik 判決から二年後、第九巡回区による *United States v. Bethlehem Steel Corp.*, 319 F. 2d 512 (1963) が現われる。通称 *The Texmar* 判決として呼ばれる本件では、ベツレヘム製鋼会社が所有する汽船テックスマー号がカーマー汽船会社に裸備船 (船舶賃貸借) されて運航中、ワシントン州グレイズ港内の浅瀬に乗り揚げた。離礁の試みも結果的に不成功に終り、事故発生後四日目に本船は沈没し附近の航行の障害となった。そこで船舶所有者 (および裸備船者) は、陸軍工兵隊に対して船骸を委付する旨を通知したが、工兵隊から拒否回答があり、本船骸は河川港湾法第一九条および第二〇条にいう航行障害物に相当する旨と、当局が船骸の除去・破壊を代執行し除去費用を請求する意思である旨を通告してきた。かくして、国から引揚船の価額を上廻る除去費用 (三三六、〇〇〇ドル) の償還請求訴訟が提起され、これをうけた船主側は責任の制限を申立てた。第一審 [ワシントン西地区地方裁判所] は、国の請求を却下した。国が直ちに控訴。本件の争点は、控訴人 (国) の主張にもあるように船舶を過失により水路に沈没せしめ、為に航行を妨害したる船主が、沈没船の除去のため国が支出した費用に対して河川港湾法ないしコモン・ロー上人的責任を負うことになるかどうかであった。

控訴裁判所 [第九巡回区] の多数意見を書いた請求裁判所の *Madden* 裁判官は、*The Manhattan, U. S. v. Zubik* および *Willamette Iron Bridge Co. v. Hatch* など一連の先例を援用しながら、難破物法 (河川港湾法第一九条) は引揚げ船舶に対する国の対物権を規定したもので、船舶の沈没が故意による過失によると或いは純然たる災

難によるものであるといずれも法は国の船舶所有者に対する对人権について言明していない旨、並びに連邦のコモン・ローには可航水域の障害物について禁止する法はなく、したがって障害物の除去費用に対する責任も存在しない旨を判示した⁽¹⁰⁾。そしてまた、同裁判官は、一九六〇年の最高裁判決（Republic Steel 事件）の位置づけについては、それが非船舶事件である点で本件とは「区別」（to distinguish）されるべきであるとし、さらに、およそ歴史的にみて海事事法が船骸を問題なく委付できる船舶所有者の権利を包摂してきていることに鑑みても、河川港湾法が沈没船の所有者に対する人的責任を意識して立法化されたとは解し難いとの立場から、裁判所の推断（by implication）による人的責任の創造を拒絶した。なお、本件において国は、一九四六年に連邦政府が陸軍工兵隊のために公布したタイトル番号三三の連邦規則法典第二〇九条四一〇項（33 Code of Federal Regulations § 209. 410）⁽¹¹⁾を援用し、故意または過失ある沈没船の所有者が除去義務ないし除去費用の人的支払責任を負うべき旨主張したが、法廷は、右の連邦規則は特段の授權なしに制定法の行政的改変を図ろうとしたもので、布告当時の法に反し、無効であるとして理由を付けた。ただし、本判決に対しては、控訴裁判所の一裁判官（Browning 判事）から強い反対意見が述べられ、本件においては沈没が過失に起因したるが故に船舶所有者が除去費用を負担すべきは当然である旨が主張された。Browning 裁判官の論拠は、過失ある沈没に対する河川港湾法第一五条（§ 409）の禁止が個人の行為（personal conduct）に向けられたものであり、それ故に对人的賠償責任が黙示されているという思考であり、⁽¹²⁾また、本件が河川港湾法第一〇条（§ 403）違反を根拠に差止権を認めた一九六〇年の U. S. v. Republic Steel の類推適用をうけるケースであるという点である。

次いで、一九六七年、United States v. Moran Towing 判決が出される。第四巡回区によるこの判決は、特にその審理の半途にして、第五巡回区（U. S. v. Cargill Inc., 367 F. 2d 971）が従来の伝統的な判例の立場から離反

し、沈没の原因につき過失のある船舶所有者は、その除去費用について人的責任を負担すべき旨の解釈を宣明したことがあって、このホットな新判例の評価を中心に国と船主との攻防が展開されることになる。

本件においては、二隻の曳船によって曳航中の木製の浮乾船渠 (360 ft L × 100 ft W × 45 ft H) がメリーランド州バルチモア港の入口水路にて沈没した。国は、残骸が附近の航行を威嚇すると判断して、乾船渠所有者であるベツレヘム製鋼会社および曳船を所有するモラン曳船運送会社に対してその除去を求めた。国の主張は、そもそも乾船渠は河川港湾法のいう「船舶・筏またはその他の航行物 (vessel, craft or other craft)」ではなく、また縦令それが船舶等であつたとしても乾船渠は所有者または曳船主によって故意に沈没せられ、または本件沈没は少なくとも過失を原因としたものといえるから、すべて責任は彼らにあるとし、これに対して乾船渠所有者および曳船主は、浮乾船渠が法律上船渠または航行物に該当するとし、また自己の故意・過失の事実を否認しながら、仮に過失ありとされても委付の効果として除去義務ないし除去費用の負担は国に転換されると争って応戦した。第一審 (メリーランド地区地方裁判所 Roszel C. Thomsen 裁判官) は、浮乾船渠が船舶等でないこと、および沈没が故意によるものであつたことを理由に、国側の勝訴とした。ベツレヘム社・モラン社が控訴。

連邦控訴裁判所 [第四巡回区] の Haynsworth 裁判官は、まず、浮乾船渠が難破物法にいう船舶ないし航行物の概念に含まれると解し、また、乾船渠所有者には難破物法に基づく所有者の委付権を抹殺せしめる故意の沈没の事実 は認められないとして、この点の原審の解釈を誤りとした。次いで、控訴審は、浮乾船渠の沈没が過失による場合に委付権が打ち破られるものかという争点 (これは控訴審理段階で国が最新の第五巡回判決 U. S. v. Cargill Inc. を引いて付加した主張点である) を検討した。そして、まず Cargill 判決に対しては、「難破物法に関する従来の統一的解釈から急激に離反 (abrupt departure) するものである。少なくとも沈没が故意によらない限り、第一〇条 (§ 403) が船骸に

よる可航水域の障害について適用されないことは先例が一貫して判示しているところである」と批判し、また、同判決がその結論に言い添えた理由（すなわち国家の水路は公共の使用のために国が歴大な費用を投じて維持するものであり、いかなる者も何らの処罰をうけずしてそこに不注意に障害物を創設することは許されないとの理由）に対しては、歴史的に国家が海運の保護奨励に努めてきた事情からすれば通商を妨害する船骸の除去は公の義務と解するのが相当であるとした。そして、この *Cargill* 判決の結論を導く法律上の論点として国が主張した点の外辺にある *U. S. v. Republic Steel, U. S. v. Parma Paving* の各判決、並びに *Texmer* 判決の *Browning* 裁判官の反対意見に対してもそれぞれ酷しい批判を加えながら、結局、控訴審は、可航水域における浮乾船渠の沈没に関して過失があっても、沈没が故意によるものでない限り、河川港湾法に基づく委付権は認められ、したがって、船渠所有者および曳船主は、委付をなせば障害物の除去義務を課せられず、またその除去費用につき国に対して人的な償還責任を負わない旨判決して原審を破棄した。⁽¹³⁾

なお、右の裁判所の多数意見 (*Haynsworth* 裁判官、*Boreman* 巡回裁判官) に対しては、*Sobeloff* 巡回裁判官が反対意見に廻った。多数意見と袂を分かť同判事の理由は、およそ過失によって船舶を可航水域に沈没せしめた者がその除去費用につき免責されることが議会の意思であったかという疑問であり、これについて *Sobeloff* 裁判官は、「議会が、過失のある船舶所有者によって惹起された障害物を除去すべく制定法を用いて宣言した義務を破棄してまでも、彼らに恩恵を授ける意思であったとは到底理解しがたい」と応えている。⁽¹⁴⁾

② *Wyandotte Transportation Co. v. United States* 判決—伝統的判例法の崩壊

かくして、アメリカ法上、沈没につき過失ある船舶所有者の難波物除去責任については、河川港湾法の制定以来、

約半世紀にわたる判例法の形成により、船舶所有者の船骸委付権並びに除去費用に関する対物責任という法理で定着し、また同時に、それは広く海運・保険の実務を通じて「十分確立された法則」として受けとめられてきたのであるが、一九六七年十二月四日、連邦最高裁判所が下したいわゆる *Wyandotte* 判決は、そうした難破物責任の法則を一挙に覆えし、沈没事故について過失（または故意）のある船舶所有者は、沈没船を絶対的に委付することはできず、それを除去すべき義務を負うとともに、その除去費用に対しては人的責任（*in personam liability*）を負うべきであるという新たな責任原則を打ち立てた。そして、こうした *Wyandotte* 判決の法理は、これに引き続くいくつかの下級審判例において確認されていくのである⁽¹⁵⁾（ただ、*Wyandotte* 判決以後に現われる事件は、その殆どが国による難破物の除去費用請求に対する船主の責任制限権の問題にかかわるものである。この論点については、第四章「難破物責任と船主責任制限」で考察する）。

いうまでもなく、一九六〇年代といえば、一方で、アメリカにおいて環境の問題が真に展開されるといわれる七〇年代のいわば胎動期として、大気や水の汚染という環境問題が徐々に世論を高め、これを国家政策の政治的レベルまで引き上げた時代として位置づけられており、他方、国際的には、*Wyandotte* 判決に九カ月程遡る一九六七年の三月には、イギリス海岸において発生した大型タンカー「トリーキャニオン号」の座礁による油濁事故が耳目をひいて、世界的にも、環境問題への関心が盛り上っていく時代でもある。そしていま、その *Wyandotte* 事件の実にド라마ティックな一面を思うとき、この革新的な判決が、そうした時代的な流れとまったく無縁なものではないという感がするのである。

ところで、一般に *Wyandotte* 事件と呼ばれているケースは、一九六一年の三月、偶然にも同じミシシッピ河上でわずか八日間を隔てて発生した、もう一つの舢舨沈没事件 *United States v. Cargill, Inc., 1964 A. M. C. 1742*

(E. D. La.)⁽¹⁸⁾が、その後における訴訟当事者の合意で併合されて最高裁まで持ち込まれた訴訟である。以下では、狭義の Wyandotte 事件について、その事実および各審級裁判所の判決の概要を順次紹介していく。

〈事実の概要〉 一九六一年三月、Wyandotte Transportation Co. が所有する艀舟「Wychem」は、ルイジアナ州がイスマール港で一〇万ポンドの液体塩素を積取り、西ヴァージニア州のサウス・チャールストンを目指しミシシッピー河を航行中、同年三月二三日、ルイジアナ州ビダリア附近で強い潮流を受けて沈没した。事故の状況から艀舟の引揚げが不能と判断した船主は、陸軍工兵隊に対して、「引き揚げ作業を続行するが奏効の見込なし」と通知し、併せて同船を委付する旨を通告した。政府は直ちに事故現場に調査官を派遣し、河底に沈没した積荷の危険性について詳しく調査させた。その結果、液体塩素を収納するタンクに漏出の危険があり、有事の場合には有毒の塩素ガスによって附近の住民の生命が危険に晒される恐れのあることがわかった。ミシシッピーおよびルイジアナの両知事の要請をうけて、時の大統領ケネディは、一九六二年一月一日、災害救助法 (Disaster Relief Act) に基づく大災害 (Major disaster) を宣言し、附近の住民に退去命令が出される中、同月二四日から翌月五日にかけて救助作業が実施され、その結果、無事艀舟と積荷のタンクを引揚げることができた。この引揚げ作業に政府が支出した金額は、災害防止費用を含めて三、〇八一、〇〇〇ドル (内訳は工事費一、五六五、〇〇〇ドル、公共の安全衛生費一、五一六、〇〇〇ドル) であり、一方、引揚げた艀舟と積荷の売却金は八五、〇〇〇ドルであった。

合衆国 (原告) は、本件の沈没事故が船主の過失によると主張し、引揚げられた積荷 (現実には裁判所に供託された上記売得金) に対して対物訴訟を提起すると同時に、引揚げに要した費用 (但し、艀舟・積荷の売得金の分は控除) について Wyandotte Transp. (船舶所有者)、Union Carbide (荷主)、Union Barge Line (押航船主) の三者を相手にその

対人 (in personam) 責任を追求する訴訟手続をとった。これに対して、被告側は、沈没船および積荷はすでに国に委付されており、したがって、合衆国が有する唯一の権利は舢舨および積荷それ自体に対する対物 (in rem) 請求権のみであると反論し、訴の却下を申立てた。

△第一審判決 (ルイジアナ東地区地方裁判所) △ 第一審判決は、The Texmar 判決ほか多数の先例を引用しながら、船舶所有者の委付権は過失によって影響をうけるものではなく、沈没船がその所有者から国に対して委付されたる場合には、国が除去費用との関連で有する唯一の権利は船舶および積荷に対する対物権のみであり、国の沈没船主に対する対人権は消滅する旨判決した。国が控訴。

△連邦控訴裁判所 [第五巡回] 判決 △ 連邦控訴裁判所 [第五巡回] は、原審判決を破棄し、被控訴人の過失の存否を決定すべく原審へ差戻した。再審理 (Rehearing) の結果、荷主 Union Carbide Corp. に過失がないとの認定がなされた (依って、以後 Union Carbide Corp. は本訴から退いた)。

控訴裁判所は、まず被控訴人の請求理由、すなわち一八九九年河川港湾法第一五条はいわば沈没船に関する特別規定として、沈没船の所有者に対して船舶委付権を付与するものであり、一方、委付船舶の除去に關与した国は、同法第一九条において付与される委付船舶の除去権限並びに委付船舶の所有者としてその売得金を取得する権利を唯一かつ排他的な救済として取得するにすぎないとする主張を却下し、河川港湾法は除去費用の回復について国が対人訴権を有する趣旨を明文にしないが、そうした権利は法律が国に付与した除去権限の中に当然に包含されている (implied included) と結論づけた。

次いで、控訴裁判所は、一八九九年法の第一〇条および第二二条が、沈没船に対して適用あるかの争点 (被控訴人は、これらの規定は障害物一般に關する総則規定であり、沈没船に關する限り適用が排除される旨主張する) について検討し、

この点に関しては、河川港湾法制定以降の判例が錯綜し統一的な判例理論を見出し難いとしつつも、同法の制定経緯並びに法条の解釈を鑑みると、第一〇条、第一二条は当然に沈没船に関しても重疊的に適用することができると思積した。すなわち、沈没船に関する同法第一五条・第一六条・第一九条の規定は、障害物一般に関する総則規定である第一〇条・第一二条を強調的に繰り返した (emphatic restatement) 規定であり、それらの条文を独立に規定したことに排他的効果は認められないという両法規に対する論理解釈であり、かかる論理を前提として、沈没船は第一〇条に規定する構築物の範疇に入り、かつ第一〇条の規定をうけた第一二条 (第一〇条違反に対する罰則と障害物の除去を命ずる差止救済について定める) の解釈としても、その差止救済は当然に沈没船にも適用されると力説するのである。そして、こうした結論を導きながら、控訴裁判所は、国が除去費用の回復をはかるためには、何も時間を要する除去命令訴訟 (injunctive process) の道を選ばずとも、第一二条による黙示的な救済の間道を通ることができるとした。

また控訴裁判所は、難破物法の解釈として無過失の沈没船所有者が委任をなしうることには問題がないが、過失ある船舶所有者は沈没船の除去をなすか除去費用の支払をなさねばならないとし、これに続けて、「そもそもミシシッピー河は通商上の動脈であり、国民全体が利害関係をもつ国家の財産である。こうした国内水路の改良および維持に連邦や州が厩大な予算を投下していることを思えば、その利用者が過失ありとされた責任から免脱されるとし、国に責任が皺寄せされることは不合理といわねばならない」と述べた。

こうして控訴裁判所は、被控訴人に過失があるならば国は除去費用につき損害賠償請求権を有するとの結論に達したから、過失の決定をなすべく原審に差戻した。しかし、本件は、一つには、連邦成文法規の解釈にかかる重要問題を含むこと、二つには、この問題に関して連邦控訴裁判所の間に判例の抵触があることから、最高裁判所が事件の移送命令 (certiorari) の申立を認めため、舞台は、連邦最高裁判所へと移されることになった。

△連邦最高裁判所判決▽ 連邦最高裁判所は、控訴審判決を確認したが、その理論構成は、控訴審判決が障害物一般に関する河川港湾法第一〇条および第一二条を根拠としたのに対し、Republic Steel 判決の論理に照しながら、河川港湾法第一五条を根拠として国の救済を認める結論を導いた。

本件において上告人(船主側)の主張は、まず河川港湾法との関連で、同法第一九条および二〇条は国に対して委付があった場合ないしは緊急を要する場合の除去権限を付与し、かつ船骸からの取得金が国庫に納入されるべき旨を定めたものであり、決して船舶所有者に人的責任を課するという趣旨ではなく、また、同法第一六条は第一五条に違反したる者に対して第一二条の規定のように差止救済を与えてはいないとし、かかる制定法の規定に照せば、議会の意図は、過失によって沈没した船舶の所有者に対して人的責任を課したるものとは解しえず、国の金銭的補償は沈没船から実現される利益に限定される趣旨であると主張した。最高裁判所は、右の上告人の主張を否認した。すなわち最高裁は、上告人の右主張が河川港湾法に対する従前の最高裁判所の解釈並びに米国の主要海事法に調和せず、また河川港湾法の制定経緯・先法および非制定法のいずれをみても、議会の意図が、船舶を過失によって沈没せしめた者に人的責任を免れせしめると示唆するものは何もないとし、かかる見地に立って考えるならば、河川港湾法第一五条の実効性を確保するための救済方法および訴訟手続が、同法に規定されたもののみ限定され、それ以外のすべての救済を排除する趣旨とは考えられないと判示した。またさらに最高裁は、一八九九年河川港湾法は公共財産たる可航水域に対する国の絶対的な権限を宣明した法律に他ならず、また国のこうした権利が制定法に罰則規定が設けられているという理由によって排除されるものでないことも判例上確認されるところであり、かつ不法行為の一般原則にも一致するとして、第一六条の罰則は不充分であり、同法に定められた罰金と第一九条による対物権を併せても、国が除去費用に関して償還をうけるに充分ではないとした。

そして、右のような考え方を基礎としながら、最高裁判所は、国の救済の論拠づけを、河川港湾法第一五条に求めるのであるが、ここにおいて最高裁判決が強く依拠したのが、河底に沈没した工場廃棄物を河川港湾法第一〇条にいう障害物に該当するとし、第一二条の存在にも拘らず第一〇条によって広く障害物の除去命令が認められると推論した一九六〇年の Republic Steel 判決である。すなわち、最高裁判所は、Republic Steel 判決が第一〇条に就いて採った論理を第一五条について同様に当嵌め（最高裁判決は、控訴審判決で大いに論争された沈没船が第一〇条にいう「障害物」に含まれるかについては特にコメントしていない）、第一五条の違反について、議会は同法の実効性を確保するためにあらゆる救済方法を認めたと推論する。したがって、Republic Steel 判決が差止救済の効力だけを認めた点についても、最高裁は、この宣言的な救済を過失によって沈没した船舶の除去に国が支出した費用に関する民事上の訴に拡張することは十分容認できることであるとした。

このほか、最高裁判決は、上告人の主張の一つである絶対的委付権についても検討し、河川港湾法第一五条の末尾文言および第一九条・第二〇条の文言が沈没につき故意・過失ある船舶所有者に限らず、無過失の船舶所有者をも含めた沈没船の所有者全体を対象として規定するのに対し、第一五条が違法とするのは明らかに沈没について故意・過失のある船舶所有者であることに鑑みれば、違法な船主に絶対的委付権が付与されたる趣旨には解しえず、そうした結論は、一八九九年河川港湾法の立法時の議会議事録などに照しても判明できることであるとする。

なお、最高裁判所は、本件の事実に対して一八五一年の船主責任制限法 (Limitation of Liability Act, 9 Stat. 635 (1851), 46 U. S. C. § 181—189) の適用があるかについては、明確な決定をなすことを拒んだが、しかし一方で、最高裁判決は、およそ河川港湾法の下では責任制限法が適用されえないことを強烈に仄めかしている（かかる除去費用債権と責任制限との関係については、本稿の第四章で考察する）。

- (1) 判決は、仮にも制定法によってロモン・ローの変更がなされたとしても、それは、国が委付後に船舶の除去を引受けたる場合、除去費用について償還されるべく船骸自体の付与をうけるという点か、または現実に船骸が委付される前に国が緊急の理由で船骸の占有を取得した場合に除去費用に引揚げられた船骸に対して先取権を付与されるという点、であろうとも示唆している。10 Fed Supp. p. 49.
- (2) 一八九一年三月三日の法律 (Act of March 3, 1891 [Events Act], 26 Stat 826) において中間上訴裁判所として創設された Circuit Court of Appeals は、一九四八年の裁判所規則により Court of Appeals と改称されて、現在に至る。田中英夫・英米の司法一〇九頁—一一〇頁参照。
- (3) United States v. Republic Steel Corp., 115 F. Supp. 442, 451 (N. D. Ill. 1957)
- (4) United States v. Republic Steel Corp., 264 F. 2d 289 (7 Cir. 1960). だが Comment: Interferences with Navigation, op. cit. は、この控訴審判決の評釈である。
- (5) Douglas 裁判官に代表される多数意見に対しては、Harlan 裁判官が反対意見を書き、これに Frankfurter, Whitaker, Stewart の各裁判官が同意した。反対意見の論拠は、(i) 河川港灣法第一〇条にいう「いかなる障害物」(any obstruction) なる語は広範な意に使用されており、その法律中に特に列挙された一定種類の障害物のみを指すこと (ii) 被告人の工場からの液体物の排出は、この法律で特に禁止されるものの中に入らないこと (iii) いずれにしても差止救済は認定できないこと (iv) Sanitary District v. U. S. はこれらの結論を緩和するものでないこと、の四点にある。右のうち、特に河川港灣法の解釈に関連した(i)の論拠について、Harlan 裁判官の考え方を若干補足して説明すれば、同裁判官は、第一〇条の第一文はその第二文および第三文によって限定ないし明瞭化されるから、第一文が禁止する障害物は第二・第三文に列挙されたものに限られるとし、また、第二二条はその法律中の差止権を確認的に付与したにすぎず、かつその権利付与はその法律に違反して創設された構築物 (structure) の除去を強制するにとり限定されると解釈してゐる。362 U. S. pp. 493—510.
- (6) この点の最高裁判所の解釈は、一九二五年の Sanitary District of Chicago v. United States, 266 U. S. 405 (1925) に於ける Home 判事の見解に依拠している。Sanitary 事件は、連邦最高裁判所が一八九九年河川港灣法に対して下した最初の判例であり、ここで最高裁は、河川港灣法を「紛れのない文言において広汎なポリシーを表現するもの (a broad expression of policy in unmistakable terms)」と解釈して、ミシガン湖の水位を低下せしめることは同法第一〇条の規定に違反する障害であるとして湖に注ぐ水流の転換を禁止した。
- (7) Perma Paving 事件は、Republic Steel 事件と同様に非船舶事件である。本件は、ニューヨーク市がその所有するブロンクス河岸の土地の使用を誤ったために土壌が流出し、長さ五〇〇〜六〇〇フィートにわたる広大な砂洲を築いて附近の航行を妨げた。そこで国が砂洲を取除き、その費用をニューヨーク市に請求した。第一審〔ニューヨーク南区地方裁判所〕の Thomas F. Murphy 裁判官は国の請求を認め、ニューヨーク市が控訴。第二巡回控訴裁判所 (Friendly 裁判官) は、河川の通航性に影響を及ぼす固形物の沈澱が一八九九年河川港灣

法第一〇条の「障害物 (obstruction)」の創造であるとし、また、一八九九年法の第二〇条および第二一条の規定は、その前身たる一八九〇年法の第一〇条が不法な障害物を (unlawful obstruction) を差止め命令によって除去しうる旨を規定するの比して、差止め命令を僅かに「構築物 (structures)」の除去に限り認めるとはいえ、国は可航河川の「障害物 (obstruction)」に対して除去を命ずる差止め救済をうけることができる旨判示した。

(8) 第三巡回区は、現行河川港湾法第一〇条ないし第二一条の母法ともいべき一八九〇年河川港湾法第一〇条(本条は「障害物」について差止め救済を規定する)について、それが少なくとも沈没船に関する限りで、現行の一八九九年法の成立を機に廃止されたとみる解釈をしているものと思われる。なお、本稿三三頁註(2)参照。

(9) 本判決は、そうした解釈の合理性を裏付ける先例として、一九五二年の *In re Eastern Transportation Co.*, 102 F. Supp. 913 を挙げた。本件は、船会社 *Eastern Transp. Co.* の破産事件である。右船社の破産の結果、管財人に対して旧式無価値の木造の舢舨四隻が放棄されたが、このうち三隻が破産手続開始前に暴風雨の直撃を受けてバルチモア港内の可航水域で沈没したため、その除去責任が問題になった。メリーランド地方裁判所は、事故が船舶所有者の故意によるのではなく、専ら荒夫を原因とした本件の場合には、舢舨の所有者は河川港湾法第一五条および第一九条にいう委付権を有し、かつ委付の結果舢舨の除去義務は所有者から国へと転ずる旨を判決した。

(10) *Madden* 裁判官の意見には、*Duniway* 巡回裁判官が賛成意見に加わることが、ただ *Duniway* 裁判官の論理は、*The Manhattan* 事件において *Kirkpatrick* 裁判官が採用した論理—すなわち、船舶所有者は常に委付権を有し、かつこれによって絶対的に免責されること、および航海を威嚇する沈没船の除去は公の責任があること—に大方一致する。

(11) 連邦規則法典第二〇九条四一〇項「船骸の委付」(海事法によれば、自己に過失なくして沈没した船舶の所有者は、船骸を委付することができ、これにより、船骸が航海を妨害したときといえども責任を負うものではない。かかる法は、一八九九年三月三日の河川港湾法第一五条、第一九条および第二〇条の規定によって変更されるものではなく、同法は船舶所有者の委付権を完全に承認している。しかし、合衆国の可航水域において故意又は過失によって船舶を沈没せしめた者は、単に船骸を委付するだけですべての責任を免れることはできない。彼は、軽罪を犯したものとされるか罰金刑に処せられ、かつまた免許の取消ないし停止の処分をうける。彼はまた、パブリック・ニューサンズとして船骸の除去又はその除去費用の支払を強要される)。

(12) 319 F. 2d. at 522. なお、*バックンレイ*氏は、本判決の評釈の中で、除去費用に対する船舶所有者の人的責任は、第一五条の剥ぎ出しの表現から導き出しうる結論であるとして、*Browning* 裁判官の反対意見に同調する。同氏はまた、そうした船主の人的責任論を支える別の理由として、今日の船舶が、一九〇〇年以前のそれと比し、規模において大型化し、また網船が木造にとって代わり、他方また運航に供される船舶の数が増大したことなどを考慮するとき、今日、船骸は昔日にも増して重大な航行障害の脅威を孕み、またより多数人の権利を侵害する

のであって、船主をしてその可船水域の利用につき一層の注意と慎重を期せしめるためにも不法な船主に対しては一層厳格な責任を課すべきであると説く。そしてさらに、沈没につき無過失の船主は、そうした除去費用に対する人的責任から保護されるとして海運業の保護奨励は、かかる船舶所有者について存続される、結局、コモン・ローの委任権並びに難破物法の背後に在るパブリック・ポリシーの観念では、時代的な変容を遂げうるものであるとの考え方を明らかにしている。Mackinlay, op. cit., at. 100.

(13) 本判決は、これに先行すること数カ月前に連邦最高裁判所判決 Wyandotte Transportation Co. v. U. S. が出されたため、最高裁は、U. S. v. Bethlehem Steel Co., 389 U. S. 578, 88 Sup. Ct. 689 (1968) の名称で裁量上訴を受理し、控訴裁判所判決を取消して同裁判所に対し Wyandotte の最高裁判決に照して必要な手続を行なうよう差戻した。

(14) 374 F. 2d. 656 (1967) at. 670.

(15) 例えど、In Re Pacific East Line Inc., 314 F. Supp. 1339 (1970), U. S. A. v. Chesapeake & Delaware Shipyard, Inc., op. cit., at 720. など。

(16) 谷口・前掲「環境保護」二八六頁以下

(17) トリーキャニオン号事件については、拙稿「船舶事故による海洋油濁と被害第三者の損害」神奈川法学八巻一号二九頁以下参照。

(18) Cargill 事件の概要は次の通りである。一九六一年三月三日、バトン・ルージュの錨地に係留中の二隻の舢「M-65」および「L-1」に、ミシシッピー河をバトン・ルージュに向けて上航してきた大型タンカー「エッソ・ズリッチ号」が衝突し、両舢とも沈没、行方不明となった。事故発生当時、両舢には乗組員がおらず、かつ無灯火の状態にあった。搜索の結果、「L-1」と思しき舢は発見されたが、他の一隻は発見できず、同年四月九日に至り、舢所有者は両舢とも委付する旨電報で地区工兵隊 (District Engineers) に通告した。これに対し、国はこの委付通告を拒絶する旨返電し、舢所有者、運航者、および保険者を被告として、舢の係留方法、設備および乗員に過失があったと主張して、被告に対して除去責任の確認を求める訴を起した事件である。豊田・前掲一一三頁。

(3) 過失なき沈没事故と難破物責任

船舶の航行障害的な沈没が、専ら偶発事故 (accident) — 例えど、不可抗力にあたる暴風雨に直撃されるとか、未祥の障害物と衝突するなどに起因し、船舶不堪航の事実または船舶所有者ないし船長その他の乗組員の故意ないし過失が関与しない場合に、沈没につき善意・無過失の船舶所有者 (innocent owner, non-negligent owner) が絶対的委付

権を保証され、船骸の委付により除去義務ないし除去費用に対する人的責任を免除される（ただし、船骸の位置確認や浮標表示に関連する費用はこの限りでない）との法則は、いわば一般海法の伝統的な原則として、アメリカの判例法上揺るぎなく確立されており、学説もまた、かかる原理が衡平および正義の観念に適うとしてこれを疑うものがない。⁽¹⁾ としてこの点は、一つには、連邦政府が陸軍工兵隊のために布告している連邦規則法典（Code of Federal Regulations）の行政解釈⁽²⁾とも合致するものであり（また、難破物責任の問題に関する過去の一連の訴訟をみても、国自らが無過失船主の免責について言及し或いはそれを前提とした上で過失のある具体的ケースについて争ってきている）、さらには、一九六七年の第九〇回議会に提案のあった一八九九年河川港湾法の改正法案においてもしかく表明がなされたところである。すなわち同改正法案は、障害物の創造や沈没・座礁について人的責任を負わねばならない場合を、船舶の所有者・賃借人または荷主に「故意的行為または過失」(willful act or negligence)があることと定めるから、障害物が偶発的事故によつて創造された場合については法案にいかなる責任も課そうとしてはいないのである。⁽³⁾

およそ船舶事故につき船舶所有者の無過失が証明されるケースは比較的稀であり、したがって、善意の船舶所有者の難破物責任を正面から裁いたケースは、アメリカの数多い海事判例の中でも僅かに数件を数えるのみである。一九二七年ニューヨーク地方裁判所判決 *In re Highland Navigation Corp.* 24 F. 2d 582 は、その最も指導的な判例であり（本件の事実については本稿二六頁註(4)参照）、そこにおいて Bondy 裁判官が述べた以下の一節は、伝統的な判例法の立場を実に簡明に説いたものとして、後続の判例にも屢々引照されるところとなっている。すなわち、「船舶が所有者の過失なくして遭難し沈没したる場合に、船舶所有者がその所有船の委付権を有すること、および委付後は船舶所有者が沈没船の引揚げないし除去につきいかなる義務をも負わず、また除去費用につき人的責任を負うものでないことは十分に解決済みの問題である。このことは、議会立法……が陸軍長官に対して航行障害物の除去権限を委譲

し、また除去費用は政府によって引揚げられた船舶が支払うべき旨を定めるとも変わるものではない。……委付後の責任の免除は、一般海法の下で発生することである。」と。

そして、このような善意・無過失の船舶所有者の難破物に関する免責の法則は、あの革新的判決 *Wyandotte Transportation Co. v. U. S.* によっても特段修正を受けることなく今日に承継されている。すなわち *Wyandotte* 判決は、それ以後の判例・学説の分析を俟つまでもなく、船舶の沈没事故が過失によるという了解に立って裁かれた判決であり、そこでの責任論（沈没の原因につき過失ある船舶所有者の委付権を剝奪し難破物の除去費用に対して人的責任を負わせる）は、沈没につき船舶所有者に過失または故意ある場合に局限されるべきものであって、確かにその限りでは従来の判例法を覆えしたとはいえるが、しかし *Wyandotte* 判決における各審級裁判所は、いずれも善意・無過失の船舶所有者の権利と責任の問題に亘ってまでは審理しておらず、また特に最高裁判決が、無過失の沈没が河川港湾法第一五条（§409）の禁止するところでない点を指摘し、また、無過失の沈没につき国がどのような救済を受けることがありうるかについて明らかに意思表示を避けていることに鑑みると、⁽⁴⁾ そうした問題は最高裁判決によって決着をみないままに残されているものと推断できる。⁽⁵⁾ すなわち換言すれば、沈没につき善意・無過失の船舶所有者の法的地位は、*Wyandotte* 判決以降においても、それ以前にすべての船舶所有者が享有しえた権利と責任をすべて保証されるということである。

そして、こうした法的観測を裏付けるかの如く、最近、連邦下級審裁判所において、船舶所有者の無過失が認定された好事例が相次いで現われ、そこにおいて、*Wyandotte* 判決以後も唯一の聖域として残されていた無過失船主の難破物責任の問題が、責任免除という方向でかなり明確に論理づけられることになった。一九七一年の *In re Marine Leasing Services, Inc., and Pittsburgh Plate Glass Company v. United States*, 328 F. Supp. 589 (E. D.

La. 1971) および一九七五年の Lane v. United States, 529 F. 2d. 175 (4 Cir. 1975) がこれである。

Marine Leasing 事件は、一九六五年九月一〇日、液体塩素六〇〇余トンを積載した舢舨 (MTC-602号) がルイジアナ州バトン・ルーージュ港に停泊中、近代最大級の暴風雨 (ハリケーン・ベッイ) の襲撃をうけ、多数の船と共に同湾内に沈没した。国は、同船の沈没位置を確認し、浮標を設置した後、まず最初に沈没船および積荷の引揚げ作業を、次いで残骸の撤去を代執行した。そしてこれらに要した費用について裸傭船者 (積荷の所有者 PPG) および舢舨の所有者 (Marine Leasing) に対し償還を求めて訴を提起した。

連邦地方裁判所 [ルイジアナ東地区] の West 裁判長は、まず本件の沈没事故がハリケーンに近因するとの事実認定に立って、そうした場合にも国は善意の当事者に対して難破物の除去等の費用を償還請求することができるかという法律の結論を検討した。そして問題となる河川港湾法第一五条 (§409) の解釈について、同裁判長は、同条が違法とするのは船舶が任意または不注意に (voluntarily or carelessly) 沈没したる場合だけであり、法は善意ないし無過失の沈没については言及していないとして、次のように説いた。すなわち、「沈没が過失による場合に国がその除去費用について償還をうけることは衡平の命ずるところであり、裁判所もまた現在これを承認している。……しかし、沈没がハリケーンを原因とし、また、沈没につき船舶所有者または運航者に過失がなく、或いは縦令これらの者に過失があってもそれが何ら沈没に寄与せざる場合には、国が船舶の所有者または運航者に対して除去費用の償還を請求しうるとするは衡平の命ずるところでない」と。

かくしてルイジアナ地裁判決は、国の難破物除去費用に関する償還権を否定する結論に到達したが、他方で、同判決は、国が沈没位置の確定並びに浮標・灯火などを施設するために支出した費用については、河川港湾法第一五条が沈没の原因を問わず (つまり沈没が偶発的事故 *accidentary* に起因しようとも) 沈没船に対する標識等の設置とその保持

を船舶所有者（これにはいわゆる *pro hac vice* 船主として裸傭船者ないし船舶賃借人も含まれるとする）に対して義務づけられていることを理由に、国は裸傭船者（PPG）に対して償還請求権を有すると判示した。本判決は、その後、国および船主双方の上訴申立によって、審理の舞台を連邦控訴裁判所〔第五巡回〕へと移したが、裁判官全員（Gewin, Simpson, Roney の各裁判官）の一致した意見で原審判決が確認された。⁽⁶⁾

一方、Lane 判決は、ヴァージニア州のノース・ランディング河に浮標もなく五年程沈没状態のまま放置されていた浮舟と衝突し全壊したヨットの所有者が、国を相手に損害賠償を請求した事件である（過去五年間のうちにも、この沈没船には年間八一〇隻のボートが衝突しており、陸軍工兵隊はこの報告を受けていたが、船骸について何らの措置をもとらななかつた）。ここでの主要な争点は、更して国が可航水域における沈没船の撤去を強制され、或いは放棄された船骸に灯火・標識を施す義務を負わねばならないものかという問題であった。

第一審判決（ヴァージニア東地区地方裁判所）の Walter E. Hoffman 裁判官は、国に船骸を除去し、または船骸に標識を施す命令的義務の違反があったことを認め、原告勝訴の判決を下した。

これに対し、連邦控訴裁判所〔第四巡回〕は、まず、一九六五年に改正された船骸付標に関する規則第八六条（14 U. S. C. § 86⁽⁷⁾）との関連で、可航水域上の委付船骸に対し標識を施す沿岸警備隊（Coast Guard）の義務の性質が命令的なものか任意的なものかにつき審理し、同規則は付標につき沿岸警備隊の裁量決定を定めたもので、それ故、地裁判決が国に付標の命令的義務ありと解釈した点は誤りがあると判示した。また、難破物法（河川港湾法第一五条、第一九条）との関連でも、可航水域上の総ての委付船骸に対して国に除去ないし付標の義務を負わせる趣旨の規定は存在しないとして、この点の原審判決をも不当とした上で、結局、本件における沈没船の付標ないし除去の懈怠が国の専断ないし裁量権の濫用によるかといえるかどうかにつき再度審理決定するよう原審に差戻した。そして、かかる審理

の過程で、第四巡回の Haynsworth 裁判長（一九六七年度の U. S. v. Moran Towing 判決の首席裁判官でもある）は、特に、善意の船舶所有者による委付の法的効果に触れ、船舶の沈没が専ら偶発的事故 (accident) を原因とする場合においては、沈没船の所有者は船骸の委付により除去費用につき人的責任を負わないと述べ⁽⁸⁾、また、船骸に対する船舶所有者の浮標表示の義務は、少なくとも沈没が偶発的事故による限り、国に対する船骸の委付によって免除される旨の見解についても明らかにした。

(一) Herbert R. Baer, Admiralty Law of the Supreme Court (2 ed.), 1971 Cumulative Supplement p. 53, Anderson, op. cit., p. 558, Petersen, op. cit., p. 461, Ray, The Wyandotte Decision - Its Significance to Maritime Interests, Insurance Council Journal, April 1971 p. 235, Edgar H. Mackinlay, Abandonment of a Sunken Ship under the Wreck Act [Case Comments] 21 Wahsington and Lee Law Review (1964) pp. 100—101. マール教授は、沈没原因を(イ)船舶所有者の故意または過失 (ロ)船員の航海に關する過失 (ハ)不可抗力または第三者の行為の三つの場合に類型化し、第三類型の場合については、船舶所有者は委付をなすことができ、除去費用に対して責任はないと断言している。Baer, op. cit., 1971 Supplement pp. 44, 53.

ただし、こうした米国学説の支配的な考え方に対して、全く反対論がないわけではない。例えば、最近の「Journal of Maritime Law and Commerce」誌に発表されたラニエール (R. A. Lanier) 論文は、多数学説の考え方を樂觀的だと批評している。ラニエール氏の見解を抜粋して示せば、「最高裁判所は、無過失の沈没に関して、国が、仮にあるとしていかなる救済をうけるかについての決定を明らかに回避し、かつそうした沈没が難破物法第四〇九条(第五條)に禁止されないことを指摘した。これについて少なくとも一法曹家は Insurance Council Journal 誌 (Ray, The Wyandotte Decision, op. cit.) の中で以下のように大胆に叙述する。……この樂觀論を支える判例もある。Wyandotte 以後の多くの連邦下級審裁判所判決が無過失の船主が除去費用に対して責任を負わない旨を判決し確認している。しかし、これらの判例は、船主が委付後に責任を免除されることを認めた古い判決に明白に依拠しているものであることを銘記すべきである。Wyandotte において最高裁は、古い判決は、それが民事責任よりも刑事手続の起訴に言及した一七九八年の英国判例 (The King v. Watts, 2 Esp. 675 —筆者註) に支えられたものであるから、「良き先例」ではなく、「紛らわしい非制定法による法」である」と述べている。(したがって)「最高裁によるかかる批評は、無過失の船主が他日人的な民事責任を負うべく判決されるはずはないとの絶対的な確信を許しはしない」と。R. A. Ranier, Abandon Ship? Journal of Maritime Law and Commerce vol 9 No. 1, p. 132 October 1977)

(2) 連邦行政規則を登録するタイトル番号三三の連邦規則法典第二〇九条四一〇項 (33 F. C. R. § 209. 410 [19]) は、沈没につき無過失の船舶所有者が、海事法により船骸の委付権を認められ船骸の除去義務ないし除去費用の支払責任を免除されること、またかかる法則は河川港湾法によって全く変更をうけないこと、を明規している。本稿五四頁註(11)参照。

(3) 一九六七年の第九〇回議会第一会期の下院に提出された(法案提出者は John S. Monagan 下院議員)河川港湾法の改正は、同法第一六条の規定に以下のような文句(b)項を挿入することであった。(b) (i) 本法の第一〇条、第一一条または第一五条の規定に違反した者 (ii) 本法の第一九条または第二〇条により除去または破壊されたる船舶、艇舟、筏その他の船舶、またはその他これらに類似する障害物の所有者(船員を配乗させ食糧を供給しつかかる船舶を自己の費用若しくは自己の手配によって航海に供する備船者を含む) (iii) 一切の積荷または一切の沈没ないし座礁した船舶、筏、その他の船舶の所有者は、国が合衆国の可航水域において発生することのある障害物、廃棄物、物質、沈没物、積荷、船舶、艇舟、筏、またはその他の船舶の除去に当って支弁した一切の必要なる費用に関して提起した民事上の訴において責任を負う。但し、そうした違反、障害、沈没または座礁が (1) 前記した本法の諸規定の違反または彼等の故意的行為ないし過失に起因する場合、そしてまた (2) 航海または合衆国の可航水域を使用する者の生命・財産を妨害若しくは危険に晒しめ、または合衆国の可航水域の良好なる海性・水性、またはその他の植物、動物の生活を本質的に危険たらしめ、または合衆国の可航水域の効用を本質的に妨げたる場合、にかぎる。本項によって課せられる責任は、このほかに本法またはその他の法律において規定される救済、刑罰、没収である。但し、本法の第一九条、第二〇条の規定により船舶、艇舟、筏、その他の船舶またはその他の類似する障害物または積荷を除去した結果として合衆国の財務省に償われたる金額は、合衆国が本条に基づいて除去に関連する費用として取得する償還金額と相殺される」。法案の原文については、Ray, *The Removal of Obstructions*, op. cit., p. 35, Anderson, op. cit., p. 566.

(4) Wyardotte の最高裁判決は、河川港湾法第一五条に関連し、判決文の脚註で次のように付言している。「当法廷が現に関与するのは、船舶が不注意または過失 (careless or negligence) によって沈没する場合であり、これは第一五条の第一文において特に違法と規定されている。過失が国側の申立における唯一の財産回復の理論である。第一五条において禁止されていない無過失の沈没に関連した問題は、当法廷がここで直面するものではなく、またそうした場合において、政府が、仮にあるとして、どのような救済をうけることができるかを示唆するつもりはなす」。1967 A. M. C. pp. 257—258 (note 6)。

(5) Ray, *The Wyandotte Decision*, op. cit., p. 232. 或いは、一歩進めて、最高裁は善意・無過失の沈没船の所有者が除去費用について責任を負わず、委付権を有する旨を暗示しているとみる見解もある。Joshua Bar-Ley, *Expenses Incurred in Removal of Wrecked Vessel in Panama Canal not Subject to Shipowner's Limitation of Liability Act* [Case Note] *Journal of Maritime Law & Commerce* vol. 5 No. 4 (July 1974) p. 678. なお、ラニエール氏は、このような楽観的解釈を必然とすることについても批判する。Lanier,

op. cit. p. 132.

(6) *In re Marine Leasing Services, Inc.*, 471 F. 2d 255 (5 Cir. 1973) 控訴審判決は、ハリケーン・ベツイが艇舟の沈没の不可避的原因であり、これについては人の技能や警戒を以てしても防止できなかったということ、および艇舟の繫留・監視等に関して過失がなかったことの事実認定を確認したほか、運航者および傭船者が液体塩素貨物の運搬規則に違反して必要書類を携行していなかった点については、それが沈没の近因とはいえないとした。

(7) 本条は、委付が行なわれるまで沿岸警備隊の裁量により船骸に標識を施すことの決定をすることができ旨を定める。また一度船骸が委付されたときは、陸軍長官がその除去のあるまで標識を施す義務を負うことになる。14 U. S. C. §86 (1970), as amended, 14 U. S. C. §86 (1974).

(8) 控訴審判決は、脚註「1」で次のようにいう。「船舶が故意または過失によって沈没したる場合に、船舶所有者はその除去費用につき国に対して人的責任を負うべきことにならう。Wyandotte Transport Co. v. U. S. . . . 船舶が偶発的事故によって沈没し、船舶所有者の責に帰すべき過失がない場合においては、沈没船の所有者は委付をなしたる後は除去費用につき人的責任を負わない。」と。

(一九七八年九月稿)