

アメリカ法における

船主責任制限制度の近代化をめぐる動向

重田晴生

一 序 説

二 アメリカ船主責任制限制度

(1) 現行船主責任制限法の概要

(2) 船主責任制限法をめぐる判例法の展開

三 船主責任制限条約をめぐる動向

(1) 一九五七年条約成立以前

(2) 一九五七年条約成立以後

四 人の死傷に関する責任制限の廃止をめぐる動向

(1) 船主責任制限廃止法案

(2) 責任制限制度の合理性をめぐる議論

五 結 語

一 序 説

一九七六年十一月一九日、国連のIMCO（政府間海事協議機関）は、「海事債権についての責任の制限に関する条約（The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claim）」を正式に採択した。⁽¹⁾

いうまでもなく船舶所有者の責任の制限に関する国際条約としては、一九五七年ブラッセルにおいて成立した「航海船の所有者の責任の制限に関する条約」（以下五七年条約という）があり、現在、西欧のほとんどの主要海運国を含む世界二八カ国がこれを批准しており、わが国も、一九七五年、右条約に則って「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」（昭和五〇年法第九四号）を成立させ、翌一九七六年三月一日同条約を批准している。

ところで五七年条約は、その成立から約一五年を経過した一九七二年頃から、これを改正し、アップ・ツー・ディツな統一条約を作成すべきであるとの動きが現われ、従来海事法の国際的統一に努め、また右条約の産みの親でもある万国海法会（CMI）は、一九七二年二月、この問題の検討に当るべく同会内に「国際小委員会」を設けた。そして、一九七三年九月、先に国際小委員会の命を受け具体的研究作業を進めてきたワーキング・グループは、二つの改正草案（議定書による五七年条約の改正を目的としたミニ・ドラフトと、新しい条約を目指したマキシ・ドラフト）を纏め上げ、国際小委員会の決定を経た上、ミニ・ドラフトにマキシ・ドラフトを付して、一九七四年四月の万国海法会第三〇回国際会議（ハンブルグ総会）に提出した。⁽²⁾万国海法会は、これら両改正案を採択するとともに、時を移さずこれをIMCOに提示した。そして、これを受けたIMCOの法律委員会は、万国海法会の改正原案を慎重に検討し軽微な修正を施した上、一九七五年十二月「海事債権に関する責任制限条約案」として承認した。そしてこれが、一九七六年十

一月、ロンドンで開催された全権外交会議に提案されて、今回の新条約の誕生となったのである。

さて、一九五七年条約は、今日世界の多数の海運国の法制に採り入れられ（本条約は、一九六八年五月三日に発効している）、いわば世界法たる地位をえているにも拘らず、アメリカは、今日なお、前世紀立法である一八五一年船主責任制限法（Limited Liability Act of Mar. 3, 1851, Ch. 43, 9 Stat. 635, 46 U. S. C. §§ 181—189 (1970)）を堅持しており、従って、アメリカは、他の一群の海運大国（ギリシャ、イタリア、パナマ、リベリア、ソ連など）と共に国際条約に背を向けた国家グループを形成している。いまこれを大西洋を挟んだ局面でみるならば、一つには、船舶所有者の責任を船舶のトン数で画するリーガル・システムを採用する西欧諸国（英、独、仏、オランダ、北欧諸国など）と、それを事故発生後の船舶の価額（但し、船舶がトン当り六〇ドルを下廻る場合の人の死傷を除く）によって確定するアメリカとの、二つの責任制限主義の時座という形で現われてくる。そして、このことは、国際海運の実際の場裡において、いわゆるフオーラム・ショッピング（法廷えらび）や不必要な訴訟を許す大きな理由になっており、また、アメリカの国内の事情としては新造船建造の意欲を減殺せしめる遠因になっているともいわれる。⁽⁴⁾さらにいえば、船主責任制限条約の場合に象徴されるようなアメリカの国際条約に対するネガティブな姿勢は、海事法の国際的統一を実現する上で、一つの障碍となっていることもまた否めない事実であり、これを諫める国内の声も決して無くはないのである。⁽⁵⁾

ところで、アメリカの船主責任制限法については、成立後暫くの間、一般にその立法の精神を尊重し、これを発展させようとする気運が覗われたが、二〇世紀に入ると次第にそうした熱意が冷却し、責任制限法の合理性に疑いが差し挟まれて、議会及び裁判所の両面から軌道修正が行われるようになる。そして特に、二〇世紀の中葉以後は、これまでとは逆に、責任制限法の振子を船主利益の偏重から海上事故の被害者保護へ揺り動かそうとする傾向が顕著となり、責任制限法は、多くの判例や学説によって酷しい批判を浴びるようになるのである。そして現在、アメリカ法の

下では、船舶所有者が責任制限訴訟において勝訴判決を克ち取ることは必ずしも容易でないとさえ受けとめられている。しかも、こうした裁判所の責任制限法に対するアレルギー反応に加えて、連邦議会もまた、一九三五年以来まったく立法的手当を放棄した形となっており、結局、アメリカの船主責任制限法は、ひとり国際的な趨勢に乗り遅れるのみならず、国内的にみても自縄自縛の状態に陥ち入っている観さえあるのである。

もっとも、こうした中であって、ブラッセル条約の成立後、一九六〇年代に入って、連邦議会は、右国際条約の導入を図った船主責任制限法の全面的改正法案を提出し、一時は世界の体制に赴くかとも思われた。また、六〇年代の後半には、相次ぐ内外の海上大災害事故（The Moro Castle 事件や The Torrey Canyon 事件）の影響を受けて、人の死傷に関して船主責任制限を撤廃する法案や、海上油濁について船主に絶対無限の責任を課する法案が議会に上程されるなど、いわば伝統的な船主責任の原理を根本的に改革しようとする新しい動きも現われた。しかし、そうした議会立法の構想は、それが余りに経済社会の現実と乖離し、かつ他の海運諸国の法律制度とも調和を欠いたものであったため、結局は、日の目を仰ぐところとならなかった。

ところで一九七〇年代に入ると、上述のように船主責任制限に関する統一条約に関して改革を図る新しい動きが現われ、一九七六年海事債権条約として結実することになるが、そうした国際的レベルでの新たな動きは、又又アメリカの船主責任制限制度の在り方に問題を投げかけ、現在、再び六〇年代の議論が蒸し返えされつつある状況にある。

そして、こうした新しい動きに逸早く呼応する形で、一九七九年五月四日、アメリカ海法会（The Maritime Law Association of The United States）の CMI 及び Limitation of Liability 合同委員会から、責任制限法の改正試案が公表されることになる（AMLA Doc. No. 619）。このアメリカ海法会試案は、形式的にもまた実質的にも、七六年条約をベースとした内容を有するものではあるが（それ故、改正案は現行法の改正というより、新たな責任制限法の制定を目指し

たものといった方が適切であろう)、しかし同時に、いくつかの点で条約の責任原則を本質的に変更しており、従って、それは条約の批准の形では実現されないものである。すなわち海法会試案は、国際条約の批准を目途とせず、従前通り、アメリカ独自の立場で船主責任制限法を改革しようとしたものである。

本稿は、こうして世界の体制に反して、正に我が道を行く感のあるアメリカの船主責任制限制度について、特に二〇世紀以降の動きに考察的を絞って展開しようとするものである。これは、何よりもそれまで独自の発達を遂げてきたアメリカの船主責任制限制度が、一方では国際条約という外の動きの影響を受け、また他方では裁判所の判決によって、伝統的制度の惰眠を破られて、近代化への脱皮を図りながら模索する時代であったからに他ならない。従って、アメリカの船主責任制限制度がそうした近代化に向けて立ち上がる以前の、いわば揺籃期の法制度については、いずれ稿を改めて考察したいと考えているし、また、この度のアメリカ海法会による船主責任制限法の改正案についても、近く別稿をもってその内容を紹介するつもりでいる。

* 本稿は、筆者が New York University Law School に留学中に纏め上げたものである。滞米中、同大学教授 Nicholas J. Healy 博士からは、心温かな御指導と公私にわたっての御配慮をいただいた。ここに記して御礼を申し上げるものである。

(1) 一九七六年海事債権条約については、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、谷川久「新船主責任制限条約案について」船協月報昭和五一年八月号二二頁以下。

(2) 万国海法会ハンブルグ総会における船主責任制限条約改正の審議並びに改正案については、柴田博「一九五七年船主責任制限条約の改正について」海法会誌一九号一三頁以下。

(3) Nicholas J. Healy, *International Uniformity in Maritime Law: The Goal and the Obstacles*, 9 California Western International Law Journal (1979) p. 500, Nicholas J. Healy, *Limitation Up to Date: United States and Other Limitation Systems*, PLI (1970) p. 133, Timothy F. Burt, *The IMCO Convention on Limitation of Shipowner's Liability: Should the United States Ratify?*, 10

例えば、いまこれを人の死傷事故を例にとってみた場合、アメリカ船主責任制限法〔一九三六年改正法〕によれば、船舶所有者の責任は船舶のトン当り六〇ドルの金額に制限されるが、五七年条約の主義に立つ諸国の法律（例・一九五八年改正の英国商船法）に従えば、責任額は船舶のトン当り約八〇ドルの金額になるから、責任制限の申立人（船主）としては、当該船舶の価額がトン当り八〇ドルを下廻る場合にはアメリカの裁判所において責任制限訴訟の手続を開始しようとするであろうし、他方、責任基金の最低額がトン当り八〇ドルを超える場合には、五七年条約を採用する西欧諸国の裁判所に対して責任制限の申立をなすのが得策だと判断するであろうからである。また、以上のような責任額の相違という理由のほかにも、例えば、責任制限の阻却事由である“privity or knowledge”なうし“actual fault or privity”に対する各国の裁判所の解釈態度の相違、換言すれば船主の注意義務の基準の定立の相違などによっても増長されることになるのである。Burr, op. cit., pp. 812—813.

(4) 船主の責任が単純に船舶トン数を基礎として算定される五七年条約の下では、新造船・近代船と中古船・旧式船とによって差異は生じないが、現行アメリカ法によれば、壊滅的な事故の場合ならいざ知らず、事故後になお船舶の価値が残存する場合には、新造船の船主の責任は中古船船主の責任に比して重くなること明らかであるからである。Healy, *Limitation Up to Date*, op. cit., p. 133.

(5) 海事法の国際的統一の重要性は改めて強調するまでもないが、アメリカは、総じて海事法分野の国際的統一に関して極めて消極的・非協力的であると評しうる。今日まで、海事法領域で成立した国際条約（案）の数は、CMIのルートだけを取り上げてみても二〇にのぼると思われるが、その内で現在アメリカが批准しているのは、一九一〇年海難救助条約と一九二四年船荷証券条約の僅か二つを数えるのみである。かかるアメリカの姿勢に対しては、国外から酷しい批判があがることはもちろんのこと、アメリカ国内においても自省を求める声がないわけではない。例えば、現在のアメリカ海法界の重鎮の一人ニコラス・ジー・ヒーリー教授(Nicholas J. Healy)は、最近の論文の中で、海事法の国際的統一がいかに必要であるかを高唱した上で、海事法の国際的統一を妨げているものは何か、またアメリカにおいて海事法の統一を妨げている原因は何か、を指摘し、内省を促している。Healy, *International Uniformity in Maritime Law*, op. cit., p. 494. しかし、同教授によって指摘されるアメリカの国内事情とは、(i) 現行法について、一部の上院議員にいわば“作者たる誇り”があり、国際条約よりも現行法の方が優るとして疑わないこと、(ii) 上院議員や国務省官僚の中に、海事法領域の責任を規制する条約（例・責任制限条約、油濁民事責任条約、基金条約など）は満足できるものでないとして拒絶する風潮が覗えること、(iii) 上院議員の一部や政府内部に海事法の領域を幾分なり各州の裁量に委ねようとする傾向があること、とされる。Healy, *International Uniformity in Maritime Law*, op. cit., pp. 502—503. また、ヒーリー論文のほかに、そうしたアメリカの国内事情を分析し批判するものとしては、メンデルゾーン氏(Allan I. Mendelsohn)の論文がある、同氏は元国務省のリーガル・アドバイザーの職に在り、一九六三年以来、海事・航空の国際会議にアメリカ政府代表を務めた経

歴を持つだけに、その挙げる理由も以下の様に極めてリアルであり辛辣でさえある。即ち、(i) 政府側は条約の起草に関係しないのみならず、外交会議の開催間際になってその実体を聞かされるのが通例であるため、条約を検討する時間的余裕がないこと。(ii) 外交会議の日程が余りに短かいため(五七年条約の場合は僅か十一日間であった)、政府代表者の多くは単なる「押印」の役目だけで招集されたかの如く印象をもつこと、(iii) CMIは現在イギリス及び北欧諸国を中心に活動しており、アメリカ海法会の地位が低いこと、また、アメリカ海法会の関心が合衆国の政府又は旅客・海運界のそれと一致しているか疑わしいこと、(iv) アメリカ海法会に政府を命令できる程の人物がおらず、他方、政府・省庁内にも海事条約をフオーローできる人物が少ないこと、等々である。Allan I. Mendelson, *The Public Interest and Private International Maritime Law*, 10 William and Mary L. Rev. (1969), pp. 796—797.

二 アメリカ船主責任制限制度

(1) 現行船主責任制限法の概要

アメリカの船主責任制限制度について、その歴史的背景並びに法律構造を詳細に検討することは本稿の目的とするところではなく機会を改めることにするが、⁽¹⁾ いずれにしても、アメリカの船主責任制限制度はほかならぬ制定法の所産になるものであり、現行の制度は、一八五一年の責任制限法(Limited Liability Act of 1851)及びその後の数次の改正法の定めるところによる。そして、アメリカの船主責任制限制度の特色としては、それが形態的には、母国イギリスの初期の船主責任制限立法(一七三四年船主責任法、一七八六年同改正法)を承継しながらも、実質的には、彼の一般海法(*general maritime law*)ないし大陸法系海法の責任(制限)原則を踏襲し、その上にアメリカ法固有の解釈理論を打ち建てながら独自の発達を遂げたものであるという点である。

そもそも船舶所有者の責任を船舶及び運送貨の範囲で制限を図る法制度は、すでに一七世紀の末にはフランス、オランダなど当時のヨーロッパの主要海運国の法制に確固と根を下ろし、⁽²⁾ また、やや遅れてイギリスも、ヨーロッパ海運との国際的競争の見地から同様の船主責任制限立法(一七三四年法にはじまる一連の船主責任制限立法)を成立させてい

(3) たのに対し、アメリカの連邦議会は、一九世紀の後半期に至るまでそうした制度の法制化に関心を示さず、またアメリカの裁判所も、当初そうした法則を一般海法の一部として容認することを拒み、コモン・ロー及び大陸法(civil law)の責任原則に固執して、船舶所有者の責任は、単にその発生した損害額とこれに應える船主の賠償能力といったいは事実上の責任の限定以外如何なる法的考慮も加えなかった。(4) そして、かかるアメリカ法の立場は、一方で、一八一八年マサチューセッツ州がイギリスの一七三四年船主責任法を模倣した船主責任制限法を制定し、続いて一八二一年にはメイン州が同様の立法化を図ってコモン・ローの船主責任の原則と立法の側面から修正する情況があったにもかかわらず、広く連邦議会までも揺り動かす力とはならなかった。然るに、アメリカの海運産業が第一隆盛期を迎えつつある一九世紀中葉に至って、The Lexington 事件(5)が発生し、合衆国最高裁判所が、普通品として船積された硬貨約一八、〇〇〇ドルの火災による滅失事故につき船主に全額賠償を負うべき旨の判決を下したのが契機となって、遂に一八五一年、連邦議会は、専らアメリカの海運産業の発展並びに欧州諸国の海運(特に、英国海運)との競争のみを目的とした船主責任制限法を制定することになるのである。

本法は、全九カ条から成り(立法の外形的様相は不完全・不統一であり、かつ数次の法改正で屋上屋を架したため、模範的な近代立法と称するに程遠い内容である)、その核心的規定は、第一八三条である。これによれば、船舶所有者(船舶賃借人を含む。第一八六条)は、自己の privity or knowledge (故意又は過失)なくして発生した一定の損害については当該船舶につき有する利益及び運送賃の価額に責任を制限することができ(同条(a)項)、また、特に海上航行船舶上の人(船舶)の死亡又は人身傷害に関する債権がからむ場合で、船舶の事故発生後における価額が当該船舶のトン当り六〇ドルを下廻るときは、そうした人の死傷に関する債権の支払に充当されるべく第一八二条(a)項という船主の責任額は船舶のトン当り六〇ドルに相当する金額まで増額せしめられる(同条(b)項)。この人の死傷請求に関する部分(第一八三条(b)項)

は、一九三四年に発生した The Morro Castle 事件——本件は、一三五名の死者と負傷者数百名を出した火災沈没事故について、船主が引揚げられた船体の残存価額二万ドルの責任制限（被害者からの請求総額は一、三五〇万ドル）を申立てた事件⁽⁶⁾——が発端となって、合衆国議会が当時のイギリス法（一八六二年改正商船法）を範として急遽改正を施したもので、それは、責任制限法成立以来実に八〇余年ぶりに断行された実質的な法改正である。

このほか、現行船主責任制限法の実体的規定を列举すれば、船舶所有者又は船長はその種類及び価格について明告されない高価品に生じた損害について免責を受け（第一八一条）、また、船舶所有者は自身に design or neglect なくして発生した火災による運送品の滅損について責任を免除される（第一八二条）。ほかに、荷主等の債権者が複数ある場合における損害賠償額の配分（第一八四条）、責任制限の申立期間・担保の提供・訴訟手続の併合（第一八五条）、船長・海員に対する賠償請求権の留保（第一八七条）、航海船及び内水航行船など一切の船舶に対する責任制限法の適用（第一八八条）、債務（給料請求権を除く）についての船主責任の制限（第一八九条）、などの規定であり、これに、責任制限法下の最初の判決（Norwich Co. v. Wright 事件）の後に、合衆国最高裁判所が、責任制限法の実践的な運用を図るために定めた「海事裁判規則F条」（Admiralty Supplemental Rule F. 28 U. S. C. (1960)）が加わる⁽⁷⁾。

(2) 船主責任制限法をめぐる判例法の展開

アメリカの船主責任制限法は、前世紀中葉に成立した後、中一度の大改正（一九三六年の改正）があったというものの、それ以後四〇余年間は何らの実質的な改正が行なわれず、すでにその誕生から数えて百三〇に及ぶ年輪を重ねている。この間、広く海運を取り巻く経済・社会の環境が大きく変貌していることは改めて断わるまでもない。これらは、一つには、科学技術の目覚ましい発展による造船技術並びに航海術の高度の進歩であり、今日の船舶は往時の脆弱な船舶（木船・帆船）から安全で大型かつ高速な船舶（鋼船・汽船）へと姿を変え、しかも通信設備の発達の結果航海

中の船舶に対する船主の指揮を容易にさせている。加えて、現代の海運の経営は、個人企業ないし船舶共有の形から大資本的企業形式＝株式会社組織の形態へと変様しており、今日の船舶所有者は、一般にこうした会社制度（さらに、典型的には単船会社）を利用することによって自らの保護を図っているのである。そして更に、最も大きくしかも重要な変化は、海上保険制度の著しい発達である。いまここで海上保険について詳説する余裕はないが、海上保険の概念は海商と並んで古く、その発達が海運業の隆盛と密接な掛り合いをもつことは法史に照らしても明らかである。そもそも近代の海上保険の起源は、一般にロンドンのコーヒー・クラブ（Lloy's coffee house）に求められているが、そこでの保険の取引は当初わずかに衝突の危険（衝突損害の四分の三）のみであり、人身傷害や積荷損害の危険は引受けられていなかった。そのため、これを不便とした船主達は、やがて船舶の運航に関連して発生する様々なリスク（衝突責任の四分の一を含めて）をカバーすべく自ら相互保険クラブを組織するようになる。しかして、前者の保険引受業者（underwriters）による保険は、結局、船舶保険（Hull policy）として船体の損失をカバーし、他方、船主の相互保険クラブによる保険は、いわゆるP・I保険（Protection and Indemnity policy）として船舶自体の責任及び船舶の管理・運航に関する船主の責任について引受を行なうことになるのである。⁽⁸⁾そして、船主責任という観点からみた場合、特にP・I保険が重要な意味をもってくる。

ところで、そうしたP・I保険の発達をアメリカにおいてみるならば、その事業開始はイギリスに遅れること約半世紀余の一九一七年の American P & I Association の創設にあるとされるから、船主責任制限法が制定された当時はもとより、産業革命の海への波及の結果、アメリカの商船海運が壊滅的な情況に陥った一九世紀末から二〇世紀初頭にかけては、そうした海上保険は事実上アメリカの保険市場において存在しないというに等しかったのである。⁽⁹⁾しかしその後、海上運送が汽船・鋼船の時代へと転換し、また広く社会正義の理念が変遷する中で、船主の責任が益

々多様化・拡大化するに至り（例えば、乗組員の運航上の過失も不堪航に含まれるとされ、不堪航の法理が港灣荷役労働者にも適用されるとされ、沈没事故につき過失があれば船骸除去費用について責任がある、とされるなど）、P・I保険に対する需要もまた増加の一途を辿るようになる。そして現代の海運実務を眺めるとき、殆どの船舶がP・I保険を活用し、もって船舶の運航に伴う危険の分散を図っている事実を知るのである。それ故、海上危険が一般に保険的に裏付けられる今日では、責任制限法の恩典に与りうるのは、船舶所有者というより、むしろ海上保険者（P・Iクラブ）であることに留意をいたさねばならない。

以上のような海運社会ないし船主責任を取り巻く諸条件の時代的変遷は、当然のことながら、船主責任制限法を支える合理性（即ち、航海業に対する投資を勧奨しアメリカ海運を諸外国の海運の水準に引き上げんとするパブリック・ポリシー）について大きくゆさぶりをかけることになる。それらは、第一に、議会による責任制限法の改革であり、第二には、裁判所による法律解釈によるものである。特に、第二の責任制限法に対する解釈的判例法の形成は、上述のように一八五一年船主責任法そのものが、不完全不明瞭かつ不統一な法律である上に、その後僅かに一度の実質的法改正しか施されていないことを考えると、それが果たす機能は極めて大きく重要であるといわねばならない。いまここでは、責任制限法をめぐるアメリカの判例理論の展開を具に検討する余裕はないから、合衆国最高裁判所判決を中心にその大筋を押えるにとどめる。

まず、責任制限法の成立後約半世紀に限っていえば（但し、同法施行後約二〇年間は判例の空白時代が続いた）、アメリカの最高裁判所は、責任制限法の起源とその立法趣旨に照し、船主の経済的な利益（海運業の保護）に合致するよう、責任制限法を極めてリベラルに解釈してきたといえる。すなわち、アメリカ海事判例集に最初の責任制限訴訟として

登場する一八七一年の *Norwich Co. v. Wright*, 80 U. S. (13 Wall) 104 (1871) において、合衆国最高裁判所は、一八五一年船主責任法が不完全・不明瞭な法律であり、かつ実際の運用に耐えない法律であるとしつつも、議会の立法の意図はアメリカの海運をして競争相手国たるイギリス海運と同一地位に立たしめんとすること明白であるとし、これを拠に、法にいう責任制限のため船主が「船舶につき有する利益」(the interest of such owner in such vessel …) は、事故(損害)発生後又は訴が提起された時の価額で評価されるべきであると判決し、⁽¹⁰⁾ 船主利益保護の姿勢を打ち出した。これは、当時のイギリス海法の採る法則(英法上、船舶算定の基準は事故発生直前の価額と解釈されていた)を排除したもので、最高裁をしていわしめれば、アメリカの船主責任法に体现される有限責任の法則は彼の古き一般海法 (general maritime law) の原理を継受したものにはかならないから、同法の解釈に当っては、須らく一般海法の原理(「委付理論」)に従うべきであると説かれる。

かくして、この最初の責任制限、判決によって、初めて船主責任法なる法律の真価に気付いた船主は、それ以後残された一九世紀の四半分の間に次々と責任制限手続に訴えるようになり、またこれに依じて裁判所も、船主責任法の実体的及び手続的な解釈論理を積極的に打ち建て、制定法の不明確な部分を簡明にし、またその不備・欠陥を補填・修正することに務めたのである。すなわち、*Norwich Co. v. Wright* から数えて一五年後に現われた *The City of Norwich*, 118 U. S. 468 (1886) で、合衆国最高裁判所は、責任制限法に絡まる最も複雑でまた実際的な問題の一つ、保険金に関する問題と取り組み、船舶保険は付随契約 (collateral contract) であり、直接被保険者(船主)に属するものであるから、法にいう船主が「船舶につき有する利益」に当らず、依って船舶保険金は責任基金を構成しない旨を判決した。従って、早くもこの二つの判決により、船舶所有者は、沈没等壊滅的な海難事故の場合に全く責任を負う必要がないばかりか(即ち、船主の船舶につき有する利益は事故後ないし航海終了時)沈没によって航海は終了する¹¹で評価

されるから零ないしそれに近い数字となる）、他方で船体保険金を掌中にできるといふ極めて有利な条件を与えられたのである。そしてその後も、合衆国最高裁判所は、一八八九年の *Butler v. Boston S. S. Co.*, 130 U. S. 527 (1889) において、責任制限が財産損害のみならず人の死傷 (personal injury) についても認められると解釈し、また、一九一一年の *Richardson v. Harmon*, 222 U. S. 96 (1911) では、責任制限が可航水域又は公海以外の場所で行なわれた不法行為 (non-maritime tort) — 例えば、船舶が陸上の工作物等に加えた損害 — にも許される旨を判決するなど、責任制限法の適用範囲を拡大させた。⁽¹¹⁾

しかし、この時期における合衆国の裁判所は、一向貧弱な米国商船海運の保護育成のため奮励していたのであり、加えて合衆国議会も、一八八四年六月二六日の法律 (Cap. 121, Sec. 18, 23 Stat. 57) 及び一八八六年六月一九日の法律 (Cap. 421, Sec. 4, 24 Stat. 80) によって、それぞれ船主の責任制限権を契約及び不法行為に基づくあらゆる請求（但し、船員の給料債権を除く）に拡張し、また河川・湖等内水を航行する船舶に対する適用制限を撤廃するなど（現行法第一八九条）、船主保護の強化を盛り立てた。

しかし、こうした司法及び立法による海運業揺籃の時代は、二〇世紀の最初の四半世紀の中で衰退の徴をみせはじめ、責任制限法の不衡平・不適正な面（特に、人の死傷の請求や訴訟手続面など）が認識されて、裁判所は、次第にこの法律に対して懐疑的となり、やがて冷淡な態度を見せるようになっていく。

一九三〇年代は、アメリカの裁判所及び議会の双方にそうした責任制限法に対する秋風が立ち始めた時代として注目されるのである。⁽¹²⁾ すなわち、一九三一年の *Langnes v. Green*, 282 U. S. 531 において、合衆国最高裁判所は、僅か一個の請求権しか存在しないいわゆる単独請求 (single claim) の場合に、請求権者は、海事裁判所における船主の責任制限手続に集中・統合されることなく、コモン・ロー裁判所（陪審付）において訴訟を行ないうる選択権を有

する旨を判決して、責任制限の手續面で船主が有していた特権に対して制約を加えた。⁽¹³⁾ こうした判例の動きに対しては、議會もまた、一九三六年、責任制限法の最大の欠陥としてとかく批判の多かった人の死亡・傷害の事件（責任制限法が制定された時代は、船舶は専ら貨物の運送のため利用されていたが、その後、大西洋を横断する遠洋定期船が出現するなど、船舶が旅客の運送にも従事するようになり、これに伴ない人身傷害事故が続出するように及んで、本来この種の事故を予想しない責任制限法の欠陥が問題になっていた）に關して船主の賠償責任を大幅に加重する改正法案を通過させたのである。

ところで、責任制限法に対する合衆国最高裁のリベラルな姿勢は、二〇世紀の中葉、厳密に言えば一九四三年の *Coryell v. Phipps (The Seminole)* 判決⁽¹⁴⁾——快遊船に対して責任制限法の適用を拡張した——を最後とし、これに続く最高裁の判決である一九五四年の *Maryland Casualty Co. v. Cushing* を境に、以後の判例の傾向は、海上被害者（旅客、船員、積荷利害関係人）の保護の色彩を一段と濃くし、裁判所は個人の権利の侵害に対して過敏に反応するようになるのである（これは判例の一般的傾向でもあったが）。そして特に、最近のアメリカの判例（下級審裁判所）の中には、責任制限法のアナクロニズム性を強調し、この法律に対して敵意・嫌悪の感情を覗かせる判決もいくつかみられ、⁽¹⁵⁾ 実際にも、船主の責任制限が容認されるケースは年とともに遞減し、決してその確率が高くないことを知るのである。⁽¹⁶⁾ そして、約一世紀にわたる船主責任制限に関するアメリカ判例法の潮流を決定的に変えた判例こそ、先に挙げた *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 374 U. S. 409 (1954) である。この事件は *The City of Norwich* 事件と並んで合衆国最高裁判所が船主責任制限と海上保険の問題（保険金問題）に関わり合った重要な判例であり、また、そこでのウォーレン法廷が文字通り真二つに意見が割れて（四対一対四）、烈しい論争が闘わされた事件としても余りに有名である。本件は、曳船の衝突事故により死亡した船員の遺族からルイジアナ州の直接訴訟法（Louisiana Revised Statutes of 1950, Title 22 § 655）に基づき船舶所有者の保険者（P・I 保険者）に対して訴訟が提起され、これに対して最高裁が、

保険者に対する直接訴権を認める（但し、保険者への直接請求は船主の責任制限手続が終結するまで中止されるものとする）旨の判決を下したケースである。そして何よりも、本稿との関係が注目されるのは、この判決において一方の意見（反対意見）を代表するブラック裁判官（Mr. Justice Black）によって力説された、次のような船主責任制限制度の不合理を考查した見解である。すなわち、「今日我々がみるが如き責任制限法を司法的に拡張解釈することは殊更不適当であるといわねばならない。一八五一年に、そうした法律の制定を促した海運界の諸条件は、もはや現在では存在しない。近時の議會は、海運業を助成せんとする場合、被害者によって負担される補助金よりも国庫から支出される補助金を用意しているのである。もし船主が一層の補助金を必要とするのであれば、議會は、被害者たる船員の負担に帰せしめずにそれを給することができるのである」と。

かくして、このブラック判事の論告の影響を受けて、二〇世紀後半期のアメリカの下級審裁判所の判例（合衆国最高裁判所による責任制限判決は、一九五七年のものを最後とする）⁽¹⁷⁾は、反責任制限法の態度を一層あからさまにするようになり、また、学説においても、ギルモア⁽¹⁸⁾ブラックの権威書を筆頭に、一九五〇年以降、責任制限法に対して批判的な見解が相次いで発表されるに至って、海上被害者保護の司法的傾向に一層の弾みがつけられることになるのである。さらに言を重ねるなら、そうしたアンチ・リミテーションの風潮は、単に裁判所の一角に留まらず、連邦議會においても認められ、船主責任を加重する立法の法案提出の動き（これらは、一九五七年のモールス法案をはじめとし、一九六〇年代に次々と上程される一連の責任制限改正法案）が顕著となっていくことに留意すべきである。かかる立法分野の動きについては、次章で考察する。

ところで、このように二〇世紀の中葉を境に、かくも急激に裁判官の情熱を冷えさせ、船主ばなれの現象を引き起こしたものは一体何であったのであろうか。勿論、それは、今日に続く四半世紀の判例の中で折出せねばならぬ問題

であるが、いまアメリカの学説を一助に、敢えて結論を急げば、少なくとも、前述したような海運社会ないしこれを取り巻く経済・社会の環境の変化（すなわち、科学技術革新、海上保険制度の発達、会社制度の普及、及び国際条約の成立など）によって、責任制限法が制定された当時の経済的条件及び政策的実体が大きく変革したことのほか、現行責任制限法の下にあって海上事故による被害者が有効なる財産回復を否定される場合が多く、これが法の全分野において高まっていく被害者保護（人権尊重）の法思想ないし社会的風潮に相反し、また海事法の領域において立法及び司法の両面から形成されていく船員等の死傷に対する新しい救済方法（訴権）⁽²⁰⁾とも衝突をしたことが考えられ、さらには、ルーズベルト（F. D. R.）時代に推進された造船・海運産業に対する国家助成金（例、The Merchant Shipping Act 1936）制度の拡充⁽²¹⁾、及びアメリカ海運産業の成長などの理由も推測されるのである。しかして、ここ四半世紀の間（一九五三年から一九七七年までの間に、判例集には合計約、七四件の責任制限否認判決が報告されている）、アメリカの裁判所が責任制限法に対する制限的解釈をなすに当って用いたリーガル・テクニクは、一つには、責任制限（ないし責任免除）の阻却事由である船舶所有者の *privity or knowledge*（又は火災法の *design or neglect*）を積極的に認定することであり、二つには、責任制限法における注意義務の基準をハーター法（The Harter Act, 1893, 46 U. S. C. § 190—196（1958））や海上物品運送法（The Carriage of Goods by Sea Act 1936, 46 U. S. C. § 1300—1315（1958））など海上運送人の責任について定める他の制定法の下で要求される一層高い注意義務の標準と同等視すること（即ち、Harter Act や COGSA の下で責任の免除・制限の権利が否定されれば、Limitation Act における責任制限権も失なわれるとする構成）であった。⁽²²⁾特に、前者の船主の *privity or knowledge* の認定によって責任制限を否定する論法は、そうした法の文言自体が確たる意味をもたないものであり、「裁判所がそこに何を注ぎ入れるかを自由に決定できる空の器」⁽²³⁾に他ならないものであるため、裁判官は、個別の事件につき自由自在に裁量を働かせ、船主について進んでそうした法律事実を認定し、或いはその

点に関する船主の挙証責任（船主は、船舶の航行・管理に当る海上被用者の過失について自己に *privity or knowledge* なき）との立証義務を負う）を厳格に解釈して、船主の責任制限の主張を斥けてきたのである。また以上のほか、船主の責任制限を否定ないし制限する裁判所の論法としては、いわゆる *personal contract doctrine*（個人的契約の法理）⁽²⁴⁾を採用して船主の責任制限を否定し、或いは、債権者にコモン・ロー裁判所に対する提訴権をも認め、これによっていわゆる *concuras theory*（集中併合理論）⁽²⁵⁾を排して船主が責任制限手続面で有していた特権に制約を加える方法などが採られていた。

- (1) アメリカの船主責任制限制度については、引続き一連の研究を発表する予定でいる。さしあたり、中筋義一・アメリカ船主責任制限法論（一九六一年版）、戸田修三「米國船主有限責任法の形成（一）・（二）」海事研究二二号一頁、二三号一頁以下、を参照。
- (2) 船主責任制限制度の歴史的沿革を知るに適切な邦語文献としては、西島弥太郎「船主の責任制限ある債務について（一）・（二）」法学論叢七卷八〇〇頁、八卷一一六頁、小町谷操三「船舶所有者の責任の史的変遷」海商法研究三卷一頁以下。
- (3) イギリスの船主責任制限法の発達については、拙稿「イギリスにおける船主責任制限制度（一）」法学新報七七卷一一・一二号三九頁以下、特に五一頁—六一頁参照。
- (4) *The Main v. Williams*, 152 U. S. 122 (1894)
- (5) *New Jersey Steam Navigation Co. v. Merchant's Bank*, 47 U. S. (6 How) 344 (1848)
- (6) *New York & Cuba Mail S. S. Co. v. Continental Ins. Co.*, 32 F. Supp. 251 (S. D. N. Y. 1940), *rev'd*, 117 F. 2d. 404 (2d Cir.), *Cirt. denied*, 313 U. S. 580 (1941).
- (7) 海事裁判規則については、中筋・前掲書五五八頁以下、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について」海運昭和四七年九月号一三四頁。海事裁判規則は、一八七二年の制定（後に、一九二〇年、一九四八年に改正を受ける）になるが、その後一九六六年、*Supreme Court's Admiralty Rules* は廃止されて、現在では責任制限規則は、連邦民事訴訟規則の *Supplemental Rule F*, 及び *U. S. C. § 185* と定められている。
- (8) *P. I* 保険の歴史的発達を知るに適切な邦語文献としては、日本船主責任相互保険組合二十年史 九頁以下、関保人「*P. I* クラブの起源と発展（上）・（中）・（下）」海運昭和三年八月号五五頁、一〇月号四七頁、十一月号三四頁、参照。

(9) アメリカの P・I 保険については Ribby, *Some Aspects of P & I Insurance*, 1952 *Insurance Law Journal* 648, John. P. Kipp, *The History and Development of P & I Insurance: The American Scene*, 43 *Tulare L. Rev.* 475 (1969). 邦語文献として、駒田行雄「米国の P・I 保険(1)―海運昭和二十九年四月号六九頁。

(10) 責任制限法第一八三条にいう船主が船舶につき有する「利益」を算定する「時期」の問題は、制限債権の範囲や船主の故意・過失の問題とならんで、初期の判例の大きな争点の一つであった。Norwich Co. v. Wright 判決は、一八五一年法(原法)の第四条が、船主に船舶上の利益を trustee に引渡すことを許している点を把え、議会の立法の意図が一般海法(一般海法によれば、船長・海員の過失行為について船舶所有者は船舶及び運送貨を債権者に委付して責任を制限できるとされた)への復帰還元にあることは疑いないとして、船舶の評価を事故発生後又は訴が提起された時点と解釈した。そしてこの解釈は、最終的に一八八一年の最高裁判決 The Scotland, 105 U. S. 24 (1881) において確認された。ただ、右の解釈ルールに依った場合、訴が提起された時に船舶が価値を保有している場合(例、沈没した船舶が引揚げられ修繕がなされた場合)には、修復された価値ある船舶が責任基金に包含されることになって、Norwich Co. v. Wright 判決の趣旨が没却されてしまうことになる。そこで、続く一八八六年の City of Norwich 判決では、船舶の評価は航海の終了時をもって行なわれるべきであり、かつ沈没によって航海は終了する旨が判決された。なお、英法の法理については、拙稿「イギリスにおける船主責任制限制度(1)」法学新報七七卷十一・十二号五八―五九頁参照。

(11) 責任制限法第一八三条(原法の第三条)は、当初から裁判所によってそれがあらゆる種類の損害について適用があるとされ、船主は、衝突・過失ある航行・火災・爆発等々による損害について責任制限ができる旨が明らかにされていた。ただ、人の死亡・傷害に関しては、原法の第三条の用語に鑑みて、默示的に除外されているものとの見方があった。Butler 判決は、そうした責任制限法の疑点に関して法文の用語及びパブリック・ポリシーを理由に人の死傷に関する請求について責任制限法の適用を積極的に解釈した判決である。一方、Richardson 判決は、一八八六年の Ex Parte Phenix Inc. Co., 118 U. S. 610 (1886) において船舶が海岸上の構築物に発生せしめた損害(汽船の煙突から噴いた火の粉による陸上火災)に適用されないとされたのに応えて、連邦議会が The Shipping Act 1884 を成立させた(後に責任制限法第一八九条に収録)後、初めて制定法を考量して、責任制限法第一八三条はすべての債務につきその発生の態様又は発生の場所の如何を問わず責任制限ができるとする趣旨である旨を判決した。

(12) Gilmore and Black, *op. cit.*, [2 ed] p. 821 [本稿後注(8)参照]。

(13) Langes v. Green の判例理論については、Gilmore and Black, *op. cit.*, [2 ed] pp. 866, 869. 中筋・前掲書五〇三頁、五三三頁、各参照。

(14) 317 U. S. 406 (1943) 本件は、個人が所有する快遊船 (Pleasure craft) から船火事が発生し、附近に停泊中の船舶を類焼させた。船主は、

本船が事故発生の数カ月前に然るべき有資格者による検査を受け良好状態であると証明された事実をあげ、自己に privity or knowledge がないとして船価による責任制限を求めた。この事件で、連邦最高裁は、快遊船に対する責任制限法の適用を肯定し、また同法にいう privity or knowledge の概念は、各々の具体的な事案の事実関係に基づいて決定されるべきである旨を判示した。

- (15) 一例をあげれば、船主責任制限(法)は、「現代においては時代錯誤である」(Pettus v. Jones & Laughlin Steel Corp. 322 F. Supp. 1078 (W. D. Pa. 1971))「経済的な廃退がいよいよ大きくなる傾向を表徴している」(Enna v. Compagnie Generale Transatlantique, 353 F. Supp. 1280 (D. P. R. 1972))「責任制限の背後に存在していた動機が今日でも衰退しているか否かは疑問である」(In re United States Dredging Corp., 264 F. 2d 339 (2d Cir. 1959)) などである。

- (16) 一九七六年一〇月三〇日のアメリカ海法会総会に提出された Mr. Donald C. Greenman の報告書 (AMLA, [Report No. 600]) は、一九五三年から一九七七年までの間に海事判例集に報告された責任制限事件について、詳細に分析している。次の表は、一九五三年から一九七七年迄の二五年間の責任制限訴訟の件数とその成否を一覧表にしたものである。

〈U. S. Limitation of Liability Cases: 1953—1977〉

Period	Granted	Denied	Denied Percentage
1953 — 1957	5	5	50%
1958 — 1962	16	18	53%
1963 — 1967	7	14	67%
1968 — 1972	3	14	82%
1973 — 1977	9	23	72%
1953 — 1977	40	74	65%

AMLA, 1612 (Report No. 600), David R. Owen, Limitation of Liability in A State of Flux [Dynamic Aspects of Marine and Offshore Liabilities] P. I—15. 以下略。

- (17) Lake Tankers Corp. v. Henn, 354 U. S. 147 (1957) 以下略。この事件で連邦最高裁は、責任制限手続に関して、先の Green ケース

(本稿註(13)参照)が開いた突破口を一層押し広げ、請求権者は、多数の請求権が競合する場合においてもその賠償請求の総額が責任制限額を超えない点を承諾するならば、責任制限手続からのがれコモン・ロー裁判所に対して訴を提起しうる旨を判決した。

- (18) アメリカの海事法に関する最高の体系書として大方異論のない Gilmore & Black, *Law of Admiralty* は一九五七年に初版されたが、この中で、ギルモア・ブラックは「責任制限の原則に対する初期の情熱は、一九三〇年頃から、立法及び司法の両面において冷却するに至った」と指摘している。Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 821. そして、同じく教授の見解は、Maryland Casualty 事件のブラック判事の論告部分とともに、その後現在迄の数多くの判例に引用され、また責任制限批判者のスローガンともなっている。

- (19) 反責任制限法の判決を評価し、現行船主責任制限法(制度)に批判的な学説として際立ったものの(最近のものも含め)を示せば、3 Benedict, *Admiralty* (Supp. 1963) at 73, Baer, *Down to the Seas Again*, 40 N. C. L. Rev. p. 413 note 8, Stolz, *Pleasure Boating and Admiralty*; *Erie at Sea*, 51 Calif. L. Rev. (1963) at p. 710 note 206, Eyer, *Shipowner's Limitation of Liability-New Direction for an Old Doctrine*, 16 Stan. L. Rev. 370 (1964), Richard C. Angiro, *Limitation of Liability in Admiralty*; *An Anachronism from the Days of Privity*, 10 Vill. L. Rev. 721 (1965), Nole, *Shipowner's Limited Liability*, 3 Colum. J. of Law & Soc. Probs. 105 (1967), Avram G. Adler, *For Abolition or Liberalization of Present Limitation of Liability Statutes*, 1968 A. B. A. Ins. Section 409, Robert D. Bjork, Jr., *Shipowner's Limitation of Liability and Personal Injuries: A Need for Re-Evaluation*, 48 Tul. L. Rev. 376 (1974), Volk and Cobbs, *Limitation of Liability*, 51 Tul. L. Rev. 953 (1977), などである。一方、般主責任制限擁護の見解をならしめてきた。例えば、Kenneth E. Roberts, *For Retention of Limitation of Liability for Shipowners*, 1968 A. B. A. Ins. Section 415, Ross, *Shipowner's Limitation of Liability Revisited*, 10 Tex. L. J. I (1968) John F. Gerity, *Current Developments in Admiralty-Proposed Changes in the Law of Limitation of Liability*, Practice Law Institute (1970) 33, Lucian Ray, *Maritime Relief of Liability-Jurisdictional and Venue Aspect*, 33 Ins. Counsel L. J. 384 (1966) などが挙げられる。

- (20) Joseph C. Martucci, *The Maritime Law Association's Proposed Statute on Shipowner's Limitation of Liability: A Practical Alternative to the IMCO Convention*, 10 *Lawyers of the Americas* pp. 842—844. 海上における人の死傷については、一九三六年の改正法があるが、さらに立法及び判例によって新しい救済方法(訴権)が創造されている。すなわち、まず船員(seamen)の死傷に関しては、すでに一九二〇年の Jones Act (41 Stat. 1007 (1920), 46 U. S. C. § 688 (1970)) があり、船員が、使用者の過失によって負傷・死亡した場合に使用者を訴える権利を有する旨が決定された。またこれと同じ年に、Death on the High Seas Act (41 Stat. 537 (1920), 46 U. S. C. § 761—8 (1970)) が制定されて、合衆国の領海を越えた公海上で発生した不法な行為・過失又は懈怠を原因とする死亡について、遺族が海事裁判所に対して損害賠償の訴を提起する権利を有する旨が定められた。一方連邦最高裁判所も、人の死傷について積極的に新たな救済

方法ないし訴権の形成につとめ、船員が不堪航の法理に基づいて訴権を有するとし (Carlise Packing Co. v. Sandanger, 259 U. S. 259 (1922))。また、不法な死亡に対する訴権が一般海法の下でも許されるものであることを認めた (Moragne v. States Marine Lines Inc., 398 U. S. 375 (1970))。詳細は、Gilmore and Black, op. cit., Chap. VI を参照。なお、佐藤幸夫「アメリカにおける Unseaworthiness の法理」海法会誌二二号二八頁以下。

- (21) Angino, op. cit., 729. Bjork, Jr. op. cit., p. 389. また、海運に対する国家補助を理由にしている判例として、Maryland Casualty Co. v. Cushing, 347 U. S. 409 (1954) がある。なお、アメリカの海運補助立法について一言すれば、連邦政府は初期の時代からアメリカ商船隊を保護する方策を講じていたが、特に第一次大戦後、初の海運助成立法として一連のアメリカ商船法 (The Merchant Marine Act 1920, The Merchant Marine Act 1928) を成立させた。続いて一九三六年、ルーズベルト (Franklin D. Roosevelt) 政権の下で、連邦議会は本格的な海運助成立法として The Merchant Marine Act 1936 (Ch. 858, 49 Stat. 1985, as amended, 46 U. S. C. § 1101 (1970)) を制定した。本法は、アメリカ登録船の建造を推進するため造船所に対する補助 (construction-differential subsidies; CDS) とアメリカ商船隊が国際的な運賃競争に耐えうるよう運航費用の格差に対する直接の補助 (operating-differential subsidies; ODS) について規定する。本法は、その後一九七〇年の改正法 (Pub. L. 91-469, 84 Stat. 1018) によって税制面の優遇処置が採られた。詳細は、Odell Kominers, Federal Government Aids to Merchant Shipping, 47 Tulane L. Rev. 691 (1973)。

- (22) Gilmore and Black, op. cit., p. 878—879. Martucci, op. cit., p. 842, Eyer, op. cit., p. 377. なお、中筋・前掲書二八八頁以下。

- (23) Gilmore and Black, op. cit., p. 847. なお、責任制限と Privity or knowledge の問題を総合的に研究した論文として、落合誠一「船主責任制限と船主自身の故意又は過失(1)・(2)」法協九二巻七号九四頁、八号一二二頁。特にアメリカ法については、同論文(2)一二二頁—一二七頁。

- (24) Personal Contract Doctrine は、判例法によって確立された理論であり、必ずしも明確に類型化されているとはいえないが、典型的には、傭船契約 (Charter Party) がこれに該当するとされる。従って、船舶所有者は傭船契約条項の違反 (例えば、明示又は黙示の堪航担保義務違反) については傭船者に対して無限責任を負わねばならぬことになる。この理論については、Gilmore and Black, op. cit., pp. 898—903, Castles, The Personal Contract Doctrine, An Anomaly in American Maritime Law, 62 Yale L. J. 1031 (1953), Rae M. Crowe, Kinds of Losses Subject to Limitation: The "Personal Contract" Doctrine, 53 Tulane L. Rev. 1087 (1979) 及び中筋・前掲書四一二頁以下参照。

- (25) 本稿一五三頁及び本稿註(13)参照。

三 一九五七年船主責任制限条約をめぐる動向

(1) 一九五七年条約成立以前

船舶所有者の責任制限に関する国際条約の歴史は、一九二四年の「航海船舶の所有者の責任制限に関する条約」(以下、二四年条約という)に始まる。本条約は、それまで各国に様々な形で存在していた責任制限の立法方式(委付主義、執行主義、船価主義、金額主義など)を国際的に統一すべく、約三〇年に及ぶ歳月をかけて討議を重ねた結果漸く成立をみたものである。⁽¹⁾しかし、この条約は、それが各国法の妥協的産物以外の何ものでない極めて不完全かつ不合理な内容(本条約は、金額責任主義と船価責任主義を併用し、また船舶の評価については航海主義と事故主義とを折衷している)⁽²⁾であったため、結局は、世界の主要海運国の加入を集めるところとならず、統一条約として成功しなかった。⁽³⁾

右の条約についてアメリカは、これに先立つ一九二二年一〇月のブラッセル外交会議に代表者二名を派遣し、条約案作成の審議に加わるとともに、これに署名した。⁽³⁾しかし、アメリカは、特にこの条約の実際の運用の面に問題が多いこと―殊更、訴が異なった国の裁判所に提起されることになる点―を指摘し、決して条約案に満足していたわけではなかった。⁽⁴⁾それ故、アメリカは、批准勧告期限(一九二四年八月二五日)に至るも批准の署名をしなかったのみならず、それ以後も右条約を殆ど顧みようとしなかった。ただ反面、アメリカの国内的な動きとして、一九三六年、責任制限法の実質的な改正があり、人の死亡・傷害に関して船主責任の厳格化(船舶のトン数当り六〇ドルの金額責任主義の導入)が図られたことは、前述した通りである。

ところで一九二四年条約は、その後第二次世界大戦の勃発及びその余波たる世界的インフレの到来で、各国の関心が専ら国内危機の克服に向けられる中で自ずと忘れ去られるが、大戦後の国際主義の復活(国際連合その他の国際的経

済社会機構の発達をみよ)に伴ない、再び、船主責任制限に関して合理的な統一規約を作成しようとする気運が生じ、⁽⁵⁾一九五四年の万国海法会ブライントン会議を出発点に、翌一九五五年の万国海法会マドリット会議において、新たにイギリス法の金額主義をベースにした船主責任制限条約案が採択された。⁽⁶⁾そして右を受けて、一九五七年一〇月一日、ブラッセルにおいて海事法外交会議が開かれ、右のマドリット条約案は、若干の修正のうえ、新しく「航海船の所有者の責任の制限に関する条約 (International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships)」が成立するに至る。

こうした大戦以後の新しい国際的な動きに対して、アメリカは、ブライントン及びマドリットの万国海法会会議において、自国の採る船価責任主義を採用することを強く主張し、これが不成功に終るや、アメリカは、独り条約案に反対の一票を投じた。⁽⁷⁾そして、一九五七年五月、第一〇回海事法外交会議の招請を受けたアメリカは、國務省のイニシアチブの下に、国内海法会 (MLA) 及び司法省をはじめとする関係省庁と共同でマドリット条約案の検討を重ね、同年八月九日にはポジション・ペーパーを纏め上げて、⁽⁸⁾ブラッセル会議に臨むアメリカの基本的姿勢を確認した。しかしてここに準備されたるアメリカの立場は、結論としてマドリット条約案の採択に反対であるとし、同条約案の原則に対して次のようにその理由を挙げる。(a) 請求権者が一以上の裁判管轄で訴訟を行ないうること―条約案(第七条参照)は、船主が裁判所の選択を行なうことを認めている。 (b) 船主の *privity or knowledge* なきことの立証責任は船主に負担せしめるべきこと―条約案(第一条)は、*actual fault or privity* に関する举证責任を請求権者に転換するものである。 (c) 責任制限基金は、事故後の船価により算定すべきであり、また人の死傷について最低限の基金を設けるべきこと―条約案(第三条)の責任額は、余りに低すぎ、しかも総て一律に船舶のトン数のみで算定する結果、中古船に不利、逆に新造船・優秀船に有利となる。 (d) 条約を締結しない国も条約の恩恵に授けらるものとする。

ること―条約案(第七条)は、締約国が非締約国の船舶に関して責任制限を無視できるとして条約の受諾を強いることは国際礼讓に反する。⑨(e) 責任制限の特典を享受できる者の範囲は厳格に解釈すべきこと―条約案(第六条)は、備船契約にまで適用が及ぶかに思われる。⑩の五点である。

そして、こうした基本姿勢を固めたアメリカ代表は、ブラッセル会議の冒頭、マドリット草案の審議自体に反対である旨を発言し、本会議が独自の立場で船主責任制限の基本的な形態から審議を行なうべきである旨を提案した。⑪しかし、このような主張は、僅かにギリシャの支持を得たのみで完敗に終り、また、審議の過程において行なったアメリカ代表の発言もその殆どが大勢となるに至らず、結局、アメリカは、五七年年約の採択に当って棄権した。⑫

(2) 一九五七年年約成立以後

一九五七年の船主責任制限条約が、世界多数の海運国の支持を集めて(出席三二カ国のうち二二カ国の賛成)、半世紀余の議論に一応の終止符を打った後、この国際条約の評価ないし対応をめぐって、アメリカの議会、官界をはじめ法曹界、実務界など各方面に少なからぬ動きが生じたことはいうまでもない。そこで以下では、二〇世紀後半期におけるそうしたアメリカの国内的動きを追ってみることにする。

まず、一九五七年十一月一日、ブラッセル会議アメリカ代表団の公式見解として、五七年年約がマドリット条約案に比較して優れ、現行責任制限法に一層融合するものである旨が報告されて、立法化の下準備が進められる。これに対し、アメリカ海法会、海運界等は、ブラッセル会議の議事録など関係資料の入手が遅れたこともあって、全体に条約の検討作業は遅れ気味であった。その中で、従来より船主責任制限条約と深く関り合ってきたアメリカ海法会は、一九五七年末船主責任制限検討のための特別委員会を設置し、条約文及びすでに条約を批准し国内法化に踏み切るべしとの方針を表明していたアメリカ船主協会(American Merchant Marine Institute)の見解などを慎重に検討した結

果、五七年条約はアメリカの船主、旅客、海上労働者及び荷主のいずれの利益ともならず受け入れ難い旨の結論に到達し、これを一九五八年五月の年次総会に上申、正式に確認した。⁽¹⁵⁾そして、こうした海法会の態度表明に続く形で、船員・旅客のグループ、及び海運業界が同じく条約化反対の立場を明らかにした。特に、海運業界の反対理由は、それが単に永年馴染んだ責任制限システムに対する愛着のみによるものならず、議会による船主責任制限制度の見直しを取りも直さず責任制限そのものの廃止に直結するとの危惧によるものであった。⁽¹⁶⁾事実、現に当時の連邦議会「第八七議会」には、船主の船舶に関する保険金（船体保険金・責任保険金）を責任制限のためのファンドに包含せしめる旨の責任制限法改正法案（いわゆるモールス法案）が提出されており、⁽¹⁷⁾船主責任の厳格化に向けての動きが潜かに始まっていたのである。

このように五七年条約成立直後の動向は、全般に国際条約に対して冷静かつ批判的傾向にあったといえるが、⁽¹⁸⁾一九六〇年代に入って、合衆国政府が積極的に五七年条約の国内法化を企てたことによって、俄に船主責任制限法改正の問題が活発に論議されることになる。そうした議会レベルでの動きは、まず一九六一年の第八七議会において「一九六一年責任制限法（The Shipowner's Limitation of Liability Act, 1961）」と題する法案（S. 2314, H. R. 7912）が上程されたこと⁽¹⁹⁾から始まる。

本法案（五七年条約に則した国内立法）は、上院の商事委員会の「商船・漁船小委員会」（The Subcommittee on the Merchant Marine and Fisheries）に上程され、⁽²⁰⁾一九六二年三月、大規模な公聴会が開かれて、各関係方面の関心を呼び集めることになる。そしてこの公聴会の後、上院商事委員会は、五七年条約の導入が、一方で船主をして事前に確定されたる自己の責任額に対する保険的対応を容易にさせ、他方、債権者は責任制限基金において実質的な金額を受けるから、本法案は、船主及び債権者の双方にとって有益である旨の報告書を纏め上げた。⁽²¹⁾

その後、暫時法案審議の延期があつて後、一九六三年一月の第八八議会において、再び同一の五七年条約国内法化法案(S. 556)が上程され、⁽²³⁾同年五月、再度の大規模な公聴会が開かれた。⁽²⁴⁾

翻つて、議会の外辺の動きをみれば、海運界、保険業界、アメリカ船主協会、及びアメリカ法律家協会(American Bar Association)などが、そろつて条約の国内法化を支持しており、また連邦海事委員会(Federal Maritime Commission)それに国務省、商務省、財務省等々すべての関係官庁が法案擁護の方向で足並を揃えていた。⁽²⁵⁾そして注目されたアメリカ海法会もまた、数年前の自らの立場を翻して、五七年条約の支持派にまわつた。⁽⁶²⁾

かくしてここに、アメリカの官界、業界、法曹界が挙げて条約の国内法化の方向で一致するという、前例をみない盛り上りをみせ、アメリカの船主責任制限法はようやく近代化の衣裳替えをするかにみえたが、結局、それは、大方の予想と期待に反して廃案の道をたどることになった。これは、一つには、条約の国内法化反対の立場に終始徹底切つた AFL-CIO (American Federation of Labor-Congress of Industrial Organization; 米労働総同盟産別会議) の海員組合をはじめ、旅客の利益代表及び荷主の一部からなるプレッシャー・グループの頑強な抵抗による結果であり、それ以上に、世論の強い支持を欠いたことに致命したものであつて、以後一九六八年までそうした船主責任制限法の改革法案が再び議会に持ち出されるということとはなかつた。⁽²⁷⁾

(1) 一九二四年条約については、小町谷操三「船舶所有者有限責任条約案の研究」海商法研究三卷三七九頁以下参照。

(2) 一九二四年条約は、一九カ国の署名(英・米・日を含む)を得て成立したが、最終的には、一〇カ国の批准と加入四カ国を集めただけでその使命を終えた。これは、同じ年に成立した船荷証券条約(ヘーグ・ルール)が、署名一三カ国でスタートしながらも、後に大多数の海運国の支持を集め、今日世界法の名を欲しいままにしているのと対照的である。小町谷博士は、その「船主有限責任条約の将来」(海商法研究七巻一頁)の中で、二四年条約の不成功の理由についていくつかの指摘をしている。これらは、(イ) 抑も法制に差異がある大陸主義と英国主義を折衷して編み上げられたこの条約には、最初から解釈上の疑義(特に条約三条一項、六条一項など)があつたこと (ロ) 条約第一五条のいわ

ゆる金条項 (gold clause) の不備 (イ) 英米の批准なきことと、他方批准したイタリア、オランダの国内法上の問題、に整理できようか。(イ) 同のような条約自体に内在する欠陥もさることながら、取り分け、万国海法会の第一回会議 (一八九七年) 以来この法領域の統一の必要性を高唱し、また二四年条約成立の中心的存在でもあったイギリスが、それを批准しなかったことは (他方、B/L条約については、COGSA 1924 を制定している)、各国の決断を鈍らせたものとして注目してよいと思う。

(3) アメリカは、一九二二年及び一九二四年の両会議に高名な海事法曹であり、かつ、当時アメリカ海法会 (MLA) 会長でもあった Mr. Charles M. Hough と、海事実務に精通する Mr. Norman B. Beecher の二名が出席した。H. Barton Williams, *Limitation of Liability versus Direct Action Statutes*, 8 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* (1975), p. 826, note 50.

(4) 船主責任条約に対するアメリカの消極的な立場は、例えば、一九二二年の外交会議に出席したアメリカ代表から政府に提出された報告書 (一九二二年十二月二〇日付) にあらわれている。本報告書は、条約案について船主と荷主その他の債権者との各々の観点からいかなる利点があるかを分析し、また、この条約案によって現行のアメリカ船主責任法がいかなる影響を受けるかを指摘している。この報告書の内容については、6 A *Benedict on Admiralty* 625, Williams, op. cit., pp. 826—827. 各参照。

(5) 第二次大戦後、万国海法会は、アントワープ (一九四七年)、アムステルダム (一九四九年) 及びナポリ (一九五一年) の各会議を通じて、二四年条約統一化の促進と貨幣単位の問題等に努力を重ねたが、結局、二四年条約に新しい批准・加入を期待することが困難であるとの認識をもつに至った。これは、恐らくゴールド・クローズの問題を戦後の状況の中で解決することが極めて困難であったことにもよるが、それ以上に、一九四九年のアムステルダム会議において、イギリス及びアメリカから二四年条約を廃棄し、新規に条約を作成すべきとの新しい主張があり、これら両国に同条約を批准する考えが全くないことが明らかにされたことによるものであったと推測される。アムステルダム会議の様子については、小町谷・前掲「船主有限責任条約の将来」(以下、「将来」として引用) 一四頁。

(6) 万国海法会のブライントン会議及びマドリッド会議の審議模様については、小町谷「万国海法会マドリッド会議報告」海商法研究七卷 (以下、「マドリッド会議」として引用) 一九頁以下。

(7) アメリカ海法会の報告書については、Madrid Conference, Preliminary Reports minutes Craft-Conventions, 1955 (IMC) pp. 196—200. その要約は、小町谷・前掲「マドリッド」四五—四六頁参照。なお、マドリッド会議の船主責任制限条約案の投票結果は、賛成一〇、反対一、棄権七 (日本を含む) であった。小町谷・前掲「マドリッド会議」二二頁註(1)参照。

(8) このポジジョン・ペーパーは、一九五七年八月九日に発表された。本文書は、一九六三年の第八八議会第一会期において上院商事委員会商船漁船小委員会に提出された船主責任制限法案 (S. 556) に関する公聴会資料八一頁—八三頁 (以下、1963 Hearings 81—83 として引用する) にリプリントされている。

- (9) 1962 Hearings 118, 1963 Hearings 81—83, Walter W. Eyer, Shipowner's Limitation of Liability-New Directions for an Old Doctrine, 16 Stanford L. Rev. p. 380.
- (10) ブラッセル会議のアメリカ代表団は、海運局長の Mr. Clarence G. Morse を代表に、国務省の Mr. John W. Mann、それに法曹家の Mr. Oscar Houston, Mr. E. Robert Seaver の四名である。
- (11) アメリカの主張 (Morse 氏の発言) 及びそれに対する反論については、小町谷操三「航海船の所有者の責任の制限に関する国際条約の研究」海商法研究七巻八七頁、九一頁註(三)参照。
- (12) 小町谷・前掲「航海船」八七頁註(二)参照。
- (13) AMLA 4253. この公式報告は、その理由として、(i) 船主が故意・過失の立証責任を負う旨修正されたこと (ii) 債権者が責任制限の裁判所以外の裁判所(自国の裁判所)において訴えることができること (iii) 船舶のトン数方式は現行の船舶方式以上に合理的であること、の三点を挙げる。なお、モールス氏の個人的見解(一九五八年一〇月二八日)の中にも同一の理由が示されている。AMLA 4252.
- (14) アメリカ船主協会は、一九五八年、海運局 (Maritime Administration) 作成の立法要綱案(海運局が国務省の命令を受けて五七年条約に則って纏め上げたもの)を検討するため特別委員会を設置した。同委員会は、数度の会議の後、五七年条約及び立法要綱案が是認されるものである旨を答申し、船主協会の理事会は直ちにこれを承認した。AMLA 4743.
- (15) アメリカ海法会船主責任委員会の報告については、AMLA (Report No. 418) 4243—4272 参照。右委員会報告書には、三つの賛成意見 (Mr. Leonard Matteson, Mr. Harold M. Kennedy, Mr. Abraham E. Freedman) と一つの反対意見 (Mr. E. Robert Seaver) が掲載されている。ブラッセル条約の国内法化反対論者のうち Mr. Freedman 及び Mr. Matteson の二名は、一九六一年一〇月の海法会船主責任制限委員会報告の少数意見を構成している。本稿後註(26)参照。
- (16) 1962 Hearings 212 (Mr. Leonard J. Matteson の意見) Eyer, op. cit., p. 381.
- (17) 上院議員モールス氏 (Senator Wayne Morse) は、一九五七年五月二日、第八五議会第一会期において、「船舶所有者の保険金を責任基金に包含せしめるため船主責任制限法を改正する法案」(S. 1983) を提出した。同氏の法案提出理由によれば、現行船主責任制限法は、一九三六年の法改正によるものなお海上の大災害の場合には被害者(特に人の死傷による遺族)の補償の束を上げえないと指摘し、そうした海上災害の被害者の保護を図るワンステップとして、船舶所有者の船体保険金並びに責任保険金を責任基金に包含せしめることが適切であるとする。然して本法案は、具体的には責任制限法第一八三条(a)の "exceed the amount or value of the interest" に続けて "including All hull insurance and liability insurance" なる一文を挿入するものとする。103 Cong. Rec. 6257—6258 (1957). なお、モールス法案(本法案に対して、議会は特別の行動を越えなかった)に対しては、それが、船主の保険意欲を減退せしめるのみならず、責任制限制度の経済的な

動機を事実上破壊することになるとする酷しい批判がなされている。AMLA 4268.

- (18) ブラッセル条約に対するアメリカの学界法曹界の反応も、当初決して活発であったとはいえない。一九五七年が初版のギルモア・ブラックは論外としても、この時期に条約に対して正面から取り組んだ論文は、一九五九年の *Yale Law Journal* 誌のコメント (Limitation of Shipowner's Liability-The Brussels Convention of 1957) を挙げざるを得ないであろう。然して右論文の結論は、現行の船主責任制度については改革の必要を認めながらも、責任制限の一方的な廃止は、アメリカの海運を衰滅させるものとして強く反対する。そして、法の国際的統一という観点でブラッセル条約に一応の評価を下すが、その採用には慎重であらねばならないと説いている。68 *Yale Law Journal*, op. cit., pp. 1713-1714.

- (19) S. 2314, 87th Cong., 1st. Sess. (1961), H. R. 7912, 87th Cong., 1st Sess. (1961). 上院法案三三二四号については、Eyer 論文に解説がある。なお、右法案と同時に、一九二〇年船舶衝突条約の国内法化を図る法案 (S. 2313) が提出されている。

- (20) 一九六二年三月一日の公聴会では、AFL-CIO 海事委員会代表の Mr. Abraham E. Freedman と旅客側の利益代表として知られる Mr. Leonard J. Matteson の二人がそれぞれ法案に反対の証言をしている。1962 Hearings 104-107, 211-219.

- (21) Senate Committee on Commerce, Limiting the Liability of Shipowners, S. Rep. No. 1602, 87th Cong., 2d Sess. (1962).

- (22) 審議延期の原因は、モールス上院議員の脅迫的ともいえる審議妨害発言(同氏は、法案に利害関係を持つ団体の一部に両法案が委員会段階で周知されていなかったとして不満の声が高く、次の会期迄にそうした利害団体のために是非に証言をする必要がある、と提言)によると観測されている。AMLA 4916 (1962).

- (23) S. 556 は、第八七議会に提出された S. 2314 と同一であり、また法案内容は、内航船 (inland vessels) 及び快遊船 (pleasure craft) を適用範囲に含める以外は、五七年条約に則したものである。なお、本法案と併せて、これも第八七議会に提出された S. 2313 (本稿前掲註(19)参照) と同一内容の S. 555 が提出された。

- (24) 一九六三年五月二〇日及び二二日の公聴会では、ブラッセル会議のアメリカ代表団の一人である Mr. Oscar R. Houston と旅客業界を代表する Mr. William L. Standard が新たに法案に反対する旨を証言した。1963 Hearings 39-12, 76-80.

- (25) Eyer, op. cit., p. 392 note (149), 1966 Hearings 180 (Mr. Gerity 発言)。石川実=豊田太郎「米国船主責任制限法をめぐる最近の動向」海運昭和四四年四月号一〇頁。右の邦語論文は、アメリカ海損精算人協会の会長 Mr. John F. Gerity が、一九六八年度年次総会において行なった「アメリカにおける船主責任制限権をめぐる攻防について」と題する演説(演説文は、Practice Law Institute (1970) p.35 に収録されている)を翻訳紹介したものであり、六〇年代におけるアメリカの船主責任制限の動向を知りえて興味深い。

- (26) 一九六一年一〇月二三日、アメリカ海法会の特別専門委員会は、一〇対三の多数決で、五七年条約の国内法化を支持する結論に達し、十一

月三日の総会においては、賛成一五七票、反対一一一票の多数決で（当時の海法会の会員総数は一、四八五名）、右委員会の見解が支持された。AMLA 4742—4786 (1961), 1962 Hearings 155, 1963 Hearings 63.

なお、アメリカ海法会が、一九五八年の立場を翻して、ブラッセル条約採択の方向で態度を固めた理由については、(i) 万国海法会マドリッド会議（一九五五年）の審議をみても多数の国の船主が統一条約の形成並びにそれによる責任基金の増額が避けられない状況にあることを認識していたこと (ii) 船主責任制限の原理を支える社会経済環境の変化 (iii) 現行船主責任制限制度に対して強い批判があり、また議会にはモールス法案が提出されるなど、船主責任を廃止する気運が高まっており、これを躲すには、五七年条約の国内法化を図る以外になく、有限責任の廃止に比較すれば条約の国内法化の方が遥かに合理的であること、などが挙げられている。1962 Hearing 134, AMLA 4268.

(27) Mendelsohn, op. cit., p. 794. 石川・豊田・前掲一〇一一頁。

四 人の死傷に関する責任制限の廃止をめぐる動向

(1) 船主責任制限廃止法案

一九六〇年代前半期における船主責任制限法改正をめぐるアメリカ国内の動きは実に活発なものであったが、その揺り返しは、六〇年代後半期にも現われ、ここでは、船舶事故による人の死亡・傷害に関する責任制限の撤廃という、まったく新たな方向をめぐる議論が展開されることになる。

そして、こうした新しい動きの引き金となったのが、一九六五年十一月二三日に起った史上最も悲劇的な海難事故の1つ The Yarmouth Castle 号事件であった。⁽¹⁾ 本件は、船齡二八年のパナマ旗国船 Yarmouth Castle 号が、マイアミからナッソへ向う途中、カリブ海において船火事を起こし、船客八八名（米国人七九名を含む）と乗組員二名が死亡し、負傷者多数を出した事件である。本件において原告（四四〇名）から提示された賠償請求額は総計五億九千万余ドルにも達したが、Yarmouth Castle 号の船主は、一九三五年改正の責任制限法に基づいて約三万三千ドルの責任制限を申立てた。

然してこの事件は、Morro Castle 号事故以来の大災害として、改めて船舶火災の恐ろしさを世間に思い知らすと同時に、そこで、船主から申立てられた責任制限の抗弁は、広く世論を沸騰させ、怨嗟・批難の聲は当然に船主責任制限法に対しても向けられた。時の政府（ジョンソン大統領政権）は、早速この海難事故に省みて、海上における人命の安全に関する一連の法案を用意し、一九六六年四月二〇日、これらを一括して議会〔第八九議会〕に提出した。これらの法案は、合衆国の港に寄港する総ての旅客船に対して一定の火災防止材の使用と火災安全基準の準則につき開示を義務づける法案（S. 3250）、外国船が、合衆国内間の旅客運送に従事することを禁止し、併せて沿岸航路法を旅客保護の観点から整備改正する法案（S. 1351）など、いずれも特に問題なきと思われる法案であったが、実は、本法案の提出を決めた政府の真の狙いは、そうした法案のうちに非ず、いわばそれらに便乗する形で緊急上程されたもう一つの法案（S. 3251）にあった。これは、船舶上の人（旅客・乗組員その他の者）の死亡・傷害に関して船舶トン数に基づいた金額賠償責任を定めた責任制限法の規定を全面的に廃止し⁽²⁾（S. 3251 §. 1）、併せて、総ての旅客船（外国船を含み、一〇〇総トン以上又は旅客収容数五〇名以上）の所有者に対して旅客の死傷の損害賠償請求に応ずるべく保険証券、シュアティ・ボンド、自家保険の証明書、及びその他の財力の証明書による財政責任能力（financial responsibility）を証明させる（S. 3251 §. 2）⁽³⁾、という内容のものであった。

このように、上院法案第三二五一号は、従来、船舶所有者について責任の制限を基本的に認めた上で、或いは現行法の不備なる点を修正し、或いは国際条約に倣った国内立法化を図るという形で展開されてきた法律改革とは全く正反対に、船主有限責任の原則そのものを否定し（しかも人の死亡・身体損傷を他から分離させて）、船主の無限責任を確立するという極めてドラスティックなものであった。⁽⁴⁾このため、そうした法案をめぐるのは、これを支持する国務省、財務省、連邦海事委員会（FMC）、それに労働組合団体、アメリカ法廷弁護士協会（American Trial Lawyers Association）⁽⁵⁾

などと、逆に無限責任化に反対し、再び五七年条約の国内立法化（一九六一～二二年の S. 2314 及び S. 556 の立法化）を高唱する海運界、船主協会、アメリカ海法会との間で激しい論争が交されたことはいうまでもない。

ところで、このように尖鋭的に異見が対立する法案を含んだ一連の海上人命安全の確保に関する法案（Fire Bill と通称される）の行方についてフォローすれば、右法案は、上院商事委員会「商船・漁業小委員会」の公聴会を経て、第八九議会の終了間際の一九六六年十一月六日、正式に議會を通過することになったが、⁽⁶⁾ただ、問題の海上における人の死傷に関する責任制限の撤廃法案（S. 3351）だけは、遂に立法化に踏み切ることができず、一抹の望みを次の議會に託しつつ見送られることになる。そして翌一九六七年、第九〇議會を迎えた政府当局は、なおも責任制限廃止法案の提出を決断できずにいたが、漸く同年十一月十四日、第九〇議會第一会期の延会直前になって、政府は右法案の提出を決めた。そして一九六八年一月、第九〇議會の第二会期が開かれたが、責任制限廃止法案は、大方の予想に反して開会初日に提出されず、しかもその後数ヶ月経るもなおこの種の法案は上下両院のいずれにも上程されなかった。それ故に、このような議會の遅々とした動きに対しては、船主責任制限の廃止を支持する側から酷しい批判と強いプレッシャーがかけられたことは想像に難くないが、特に、アメリカ法廷弁護士協会（ATLA）は、一九六八年五月四日、上院の商事委員会及び下院の商船漁船委員会に対して、直ちに責任制限廃止法案を提出し本会期において立法化を実現するよう強く要請した。かくして同日、下院商船漁船委員会の議長 Mr. Edward A. Garmatz から、下院に対して、「人の死傷について船主責任の制限を定める法律を廃止する法案」（H. R. 17254）が提出された。かかる下院の動きに対して、上院は、当初何らの動きをみせなかったが、一九六八年六月六日、上院商事委員会の議長 Mr. Warren G. Magnuson 議員は、上院に対して、人の死傷に関する責任制限廃止法案（S. 3600）と、一九六一～三年「第八七議會」に廃案となった上院法案第二三二四号と同一内容のブラッセル条約の国内立法化法案（S. 3602）とを同

時に上程し、ここで、過去七年間にわたって議会で採り上げられてきた船主責任制限の問題を総合的に検討する公平な公聴会を開催しようとした。⁽⁷⁾しかし、この議論ある法案は、半年後に選挙を控えるという悪しき情況も重なって、遂に公聴会さえも開かれることなく、第九〇議会で自然消滅し、その後は、再び連邦議会に姿を見せることなく現在に至っている。

なお、これは船主責任制限法を改正する直接の動きではないが、一九六〇年代以降のもう一つの動きとして、六〇年代後半に発生した船舶による海上油濁事故（一九六七年のトリッキーニオン号事件、一九六九年のカリフォルニア州サンタ・バーバラ沖の油流出事故）の煽りを受けて、連邦議会に海水油濁に関して法の改革を図ろうとする動きが俄に活発となり、一九七〇年水質改善法（Water Quality Improvement Act 1970）が制定される。⁽⁸⁾本法並びにその後の改正法（Federal Water Pollution Control Act Amendments of 1972, Clean Water Act of 1977）によれば、船舶所有者（船舶運航者、船舶賃借人を含む）は、合衆国の可航水域、海岸及び隣接水域において不法に排出された油又は有害物質について連邦政府が支払った清掃費用につき、いわゆる厳格責任を負わされる一方、その賠償責任については、他の法律の規定に拘らず（not with standing any other provision of law）、船舶の種類に従い、インランド・オイル・バージの場合は一総トン当り一二五ドル又は一二五、〇〇〇ドルのいずれか高い額、それ以外の船舶の場合には一総トン当り一五〇ドル（又は油槽船については二五〇、〇〇〇ドルのいずれか高い額）の金額で構成される基金をもって責任制限ができるものとされている。

(2) 責任制限制度の合理性をめぐる議論

ところで、このような船主責任制限の撤廃という斬新な法的思考は一体いかなる背景があって現われたのであろうか。この点については、或いはそれが政権の交替（一九六三―六九年のジョンソン政権への移行）が、法律よりはむしろ

流動する社会学的土壤と連結されて政府の一部にかなてより問題とされていた現行船主責任制限法の欠陥を是正せんとする風潮が高まったためであるとか、或いはまた当時のワルソー条約の改正に当り政府が航空業界に対してとった立場（一九六六年、政府はワルソー条約の責任制限規定を非難していたといわれる）に歩調を合せたものであるとか、様々の穿った観測がなされているが、⁽⁹⁾ いずれにせよ、一九六〇年代のアメリカといえば人権尊重が強く叫ばれてきた時代であり、被害者保護の思想はあらゆる分野において高揚しており、また、すでに述べたように海事法の領域にあって人も人の生命（船員の死傷や公海上での不法な行為による人の死亡）については、議会及び裁判所の両面から法の改革（新たな救済方法の創造）が行なわれたのであって、そうした社会的及び法的情勢は、ひとり船舶事故による死傷のみを例外的扱いすることを許さなかったのであらうと思われる。またさらに、多少別の見方をすれば、この人の生命に関して責任制限を許さないとする提案は、アメリカ船主責任制限法の実態との関連でみた場合、それほど奇異なものでもないといえなくもない。けだし、すでに概説したように（本稿第二章(1)節）、アメリカの船主責任制限法（制度）は、特に二〇世紀の後半から裁判所による酷しい攻撃を浴びるようになり、典型的には責任制限阻却事由である船主の“privity on knowledge”を積極的に認定するなどの方法によって実際に船主の責任制限権が否定される傾向が強まり、特に人の生命の事故については、人命尊重思想の高揚に加えて、一九三六年の改正法が人の死傷に関する債権との関係で、航海開始時における船長（並びに、superintendent or managing agent）の privity or knowledge を船主自身の privity or knowledge と看做す旨を規定したことによって、責任制限の可能性が一層狭いものとされていた状況があったからである。

しかして、この責任制限法の根本的改革案をめぐっては、これを支持し、船主責任制限制度のアナクロニズム性を強調する立場と、逆に、責任制限制度の必要・有益性を説く立場との間で激しい議論が交されることになる。ただ

し、責任制限撤廃法案が登場してくる六〇年代及び現在のアメリカの学説を一望するとき、その殆どすべてが現行責任制限法の不合理性を指摘する改革必要論者であるとして間違いないが、しかしそれだからといって、責任制限制度それ自体を無用と考え、それを廃棄して船主無限責任の確立を主唱する学説は、これまた殆ど見受けられないこともまた事実としなければならない。

しかして、船主責任制限をめぐって廃止論と必要論とが最も激しく議論をぶつけ合うところが、(1) 責任制限制度の立法論的根拠 (2) 保険制度 (3) 直接訴訟 の三点であろうかと考えるから、以下では、それらの論点をめぐる両論を、今日論じられる一般的議論とも併せながら総括しておきたいと思う。

(1) 責任制限制度の立法的根拠 船主責任制限撤廃論からの攻撃は、まず、船主責任制限法(制度)の立法論的根拠の稀薄化ないし喪失から説き起こされる。即ち、現代において海上企業者たる船舶所有者は、何も制定法(責任制限法)に依拠せずとも、一般に会社制度や保険制度を私的に活用することで(かかる法律制度は船主責任の制限制度が起源した時代には普及していなかった)自ら企業リスクを克服することができるとのみならず、今日の造船並びに航海技術の発達は、堅固で高速な船舶を実現させ、海上危険を著しく逋減させたから、一七―一八世紀の帆船時代ないし個人船主の時代に存在意義のあった責任制限制度は、最早現代においては必要とされていないと指摘する。⁽¹⁰⁾そして、このような事実に基づいて、船主有限責任の時代錯誤性を説くこの立場は、さらに、同じく旅客や物品の運送に携わる航空企業(国内航空運送)、及び鉄道・バス・トラックなど陸上運送企業については法律による責任制限の恩典を与えられておらず、従って国内航空運送人(国際的航空運送の場合はいわゆるワルソー条約に従う)等は旅客の死傷又は貨物の滅損事故について無限の賠償責任を甘受していること、⁽¹¹⁾また、船主が付保した船舶保険(Hull Policy)の保険金は責任制限基金と分離されるから、⁽¹²⁾船主は取得保険金をもって本船の修復費用ないし新船建造の資金に充当しうることなどへと

言及され、今日、責任制限制度は海上企業者にとり絶対的に必要・有益な制度ではないと指摘する。そして、もし真に海運業に対する援助が必要であるならば、それは国家がその種の議会立法を作成・改善するか、或いは直接国庫から捻出されるべきもので（事実、国は海運産業に対して莫大な補助金を交付している）、決して海上災害の被害者（船員、旅客、荷主など）の犠牲の上に達成されるものであつてはならない旨が高唱される。⁽¹³⁾

一方、これに対して責任制限擁護論の側からは、船舶所有者の責任制限制度は、古くから世界の海運国家の法制上等しく確立されており、今日なおこの法制度を支える理念は少しも失われていない旨が反論される。すなわち、船主責任制限法（制度）の究極的な目的とされる造船・海運業に対する投資の勧奨とアメリカの海運の国際的競争力の助長というポリシーは、アメリカ海運産業の現状からして（特に、船主責任制限廃止法案が出現した一九六〇年代の米国海運経済は、営業量及び営業利益のいずれをみても好ましい数字はなく―故に航空業の事情と比較はできない―また米国商船隊の船復は質量ともに低落していた⁽¹⁴⁾）、何ら変りがなく、従つてもし責任制限制度が廃止されて船主が無限の賠償責任を負わされる破目になれば、アメリカの商船隊（特にライナー）は、高い保険レートか不十分な保険担保に敗けて、結局は国際海運競争の場埋から撤退せざるをえなくなる。また、一般的に船主責任制限制度の根拠とされるものとの関連でも、海商企業の危険性は科学技術の発達によつても根本的に変らず（海難事故の発生件数は遙減しないのみか、船舶の大型化により海難規模の巨大化の傾向さえある）、しかも、船舶乗組員（高級船員を除く）は、今日典型的な労働協約に基づいて雇傭（雇入）されるから、それらの者の過失行為について船主が責任の制限を認められるのは決して不当とはいえない⁽¹⁵⁾。そして以上のことは、何よりも、今世紀以来世界諸国が英知を傾けて形成してきた国際条約（一九二四年条約、一九五七年条約、及び一九七六年条約）がそうした有限責任の原理を堅く維持し、かつ今日条約が世界の大多数の国に受け入れられている事実によつて証左されるという。

また、有限責任制度は、決して廃止論者のいうように船舶所有者だけに認められるものではなく、国際的な航空運送人の場合にも責任制限が認められている（一九二九年のワルソー条約第三二条）ほか、連邦法の下でも、例えば、原子力施設の販売者又は運営者についても責任の制限が認められ、かつ連邦地方裁判所に対する責任制限手続が規定されている（42 U.S.C.A. Sec. 2210）。また、海上運送人（海上運送人については、他に一九三六年海上物品運送法や一九七〇年水質改善法を中心とした一連の油濁立法などにおいて有限責任が法定されている）以外の海事の分野においても、造船契約には一般に造船業者の責任を一定金額（三〇万ドル）に制限する条項が挿入されているのである。また、責任制限廃止論の或る者（例えば Maryland Casualty Co. v. Cushing 事件のブラック判事の意見）は、別の形による国家助成措置が責任制限制度に取って代わりうるかのごとくいうが、これも軽率な空論というほかに、問題は然く単純ではない⁽¹⁶⁾。従って、かかる情況の中で、何故にアメリカが、それも独り世界に先駆けて有限責任原則を捨て去らねばならぬのか。また、そうした伝統的・普遍的な法制度を変革することは、単に自らの首を絞めるだけに止まらず、海事法の国際的統一的性格上、諸外国に与える影響も少なくないのであって、船主責任制限の在り方は、広く世界的な規模で検討をなさねばならない問題である、と説く⁽¹⁷⁾。

(ロ) 保険制度 責任制限廃止論は、現代における海上保険並びに責任保険の発達を強調し、責任制限の撤廃による船主責任の増大は保険制度（特に P・I 保険）の利用によって合理的に克服できると論じる。これに対して、責任制限擁護論は、現在の海上保険業にとって責任制限制度は重要な関係があり、船主が海上事故に対して責任を制限できるか否か（又は如何に制限されるか）は、船価と並んで P・I 保険における保険料の算出上最も重要な要素である⁽¹⁸⁾。それ故に、標準的な P・I 保険証券には、責任制限法の改廃があった場合に保険者が契約解除権を有する旨が謳われている。すなわち、「この保険証券の有効期間中に、46 U. S. C. § 181-189 或いは船主又は運送人の責任を決定し又は制限

する現行法規が改正又は廃止されるか、或いは立法によってこれらの者の責任が加重された場合には、保険者は、(三〇日)前の書面による通知をもってこの証券を解約する権利を有する。かかる解約がなされた時は、日割計算による保険料の返還を行なう」(解約条項⁽¹⁹⁾)。

したがって、もし船主責任制限が改廃されるようなことがあれば、保険料が引上げられることは必定であつて、このことは、不振に喘ぐアメリカの海運産業にとって大きな負担となること明白である。加えて、仮に責任制限が外されて船主の責任が青天井となった場合、大規模な海上災害による船主の巨大なリスクについての保険措置を今日の保険市場において期待できるかも疑問としなければならない。⁽²⁰⁾ それ故、恰も保険制度をオールマイティーなものと考え、無限責任論の主張は非現実的な空論であると批判する。

(イ) 直接訴訟 責任制限廃止論者は、いわゆる直接訴訟 (direct action) が認められる場合には、海上事故による被害者は船舶所有者の付したる責任保険の保険者に対して直接に請求を行なうことができ、しかも判例によれば、直接訴権を定める州法は連邦の船主責任制限法に抵触しないとされ、保険者は責任制限法上の受益者 (＝船舶所有者) ではなく責任制限をなしえない結果被害者の保護は達成できるとする。

そもそも責任保険の究極的目的は被害者保護の機能にあるとの哲理を背景としながら、実際には保険契約に関するコモン・ローの法理 (コモン・ローによれば、保険者に対する被保険者の請求権は契約関係 (privity of contract) を基礎とする) とされ、従つて第三者たる被害者は何らの訴権を有するものでないとされる) や、実際の保険契約中に挿入されるいわゆるノーアクション・クローズ (典型的には、原告は被保険者自身であり、かつ被保険者は敗訴判決を受けて支払をなしたる後でなければ保険者に対して請求できない旨を定める) によつて、被害者の迅速な保険的救済が実を上げていないのに対し、現在、合衆国のいくつかの州は、被害者が直接に保険者に対して訴訟を提起しうる旨を認める法律 (いわゆる直接訴訟

法)を制定している。そしてかかる直接訴訟法については、特にルイジアナ州やプエルトリコの制定法にみられるように、海上保険も含めて広汎な形で直接訴権を認める場合には、連邦責任制限法との衝突(即ち、責任制限法の抜け道となること、連邦海事法の統一を乱すこと)の問題が生じる。⁽²¹⁾一九五四年の *Maryland Casalty Co. v. Cushing* は、合衆国最高裁判所が初めてそうした直接訴権が連邦責任制限法に衝突するかの問題を取り上げ、しかも激烈な議論のうえに、漸く妥協的な形で結論を導き出した事件として有名である。この事件では、ルイジアナ州の可航水域を航行中の曳船が橋梁と衝突し、船員五名が死亡した。船主及び傭船者が責任制限法に基づいて連邦地方裁判所に対し、事故後の曳船の価額(二五、〇〇〇ドル)による責任制限を申立てた。これに対し、被害者の遺族は、船主等の責任制限権を争う傍ら、ルイジアナ直接訴訟法に基づいて船主の保険者に対して六〇万ドルの損害賠償請求訴訟を提起した。右訴訟において、保険者は、自己に対する訴訟は連邦法たる責任制限法に抵触するとして争った。右に対して連邦最高裁判所は、文字通り真二つ(四対四)に解釈が分かれて停頓したが、最後に審理に加わったクラーク裁判官(Justice Clark)は、一方でルイジアナ法に基づく保険会社への直接訴権を認めながら、他方でそうした直接訴権は責任制限手続が終結するまで停止されるべきであるとの折衷的見解を示し、これに一方の見解が合流して、結局、デットロックスは打破されたのである。

かくして、この *Maryland Casalty* 判決及びこれに続く一九六九年の第五巡回控訴裁判所判決 *Olympic Towing Corp. v. Nobel Towing Co.* ⁽²²⁾ によって、直接訴権を有する被害者は、船主に対して請求しうる損害額について、直接保険者に対して請求できることになり(但し、直接訴権は、責任基金の金額が設定される迄は行使できず、基金が債権者に対して支払われ、かつ船主が保険の利益を完全に保証された後でなければならぬ)、これに対して保険者は、責任基金を越える部分についても、保険証券の定める範囲(保険金)の限度で責任を負わねばならず、責任制限をなすことは許され

ないことになる。以上に対して、責任制限擁護論からは、廃止論者の右のような主張は *Maryland Casualty v. Cushing* の少数意見を不当に強調するものであり、最高裁の多数意見は、あくまで責任制限訴訟が先ずなされねばならないとしていることに留意すべきだとする。加えて、一九七一年の第五巡回控訴裁判所判決 *Alcoa Steamship Co. v. Charles Ferran & Co.*⁽²³⁾ によれば、同じくルイジアナ州直接訴訟法に基づく訴訟に対して船舶修繕業者の責任保険者は、船舶修繕契約中のいわゆる「レッド・レター」クローズ（“red letter” clause）——修善業者側の過失に関する責任が三〇万ドルに制限される旨の条項——の利益を享受できる旨が判決されている点を挙げる。

(1) *Yarmouth Castle* 号事件に相前後して、二つの船舶火災事件が発生している。一つは、一九六三年十二月一九日、ギリシャ旗国船 *Lakonia* 号がマディラ島沖で火災沈没し、英国人一二五名が死亡した大事故であり、その二は、一九六六年四月八日、ノルウェイ旗国船 *Viking Princess* 号が、同じくカリブ海で船火事を起こして、乗客及び乗組員が本船から退避する際に旅客二名が死亡した事故である。

(2) 上院法案三二五一号の第一条を要約すれば次の通りである。航海船の所有者が人の死傷につきトン当り六〇ドルの責任制限をなしうる旨を規定する責任制限法第一八三条(B)を削除し、第一八三条(a)の一般的な責任制限の適用範囲を貨物の滅失・損傷の場合に限定する。第一八三条の(c)・(d)・(e)を削除し、代って(f)を(b)に改める。複数の船主間の責任の分配について規定する第一八九条（一八八四年六月二六日の法律）を人の死傷に関する各船主の責任は制限されないものと改める。

(3) この賠償金支払の財政能力を証明させる規定（上院法案三二五一号第二条）——本稿後註(6)参照——は、責任制限の全面廃止の提案に当り絶対に欠かせない規定であった。ただし、*Yarmouth Castle* 号事件に象徴されるように、当時多くの船舶は単船会社 (one-ship company) 形で運航されていたから、船舶が火災により全損に帰したる場合には、同時に会社財産の消滅となつて責任基金を形成しえず、また船主は、船舶のトン当り六〇ドルを超える責任について合法的に責任を免れることができるという抜け道があり、これらを封ずる必要があつたからである。Mendelson, op. cit., p. 800.

(4) 連邦海事委員会 (FMC) の委員長 Mr. Rear Admiral John Harllee は、本法案提出理由につづて、上院商事委員会が次のように証言している。「本案は、合衆国法典第一八三条を改正し、旅客及びその他の者の身体傷害又は死亡に関する責任制限の廃止について勧告するものである。企業から収益を得る者と旅行者という二つの利害関係ある当事者についていえば、私は、経済的な損失について危険を予測・確定しかつそれを保険や船舶安全基準の向上で対処するのにベターな立場にある船舶の運航者が受くべきものと考え、」「責任制限は、旅客船又は

181

181

181

181

解釈が分かれている（なお、最近の動きとして、一九七九年一月五日、第九六議案に提出された油濁立法の改正法案〔H. R. 85〕は、一八五一年責任制限法も含めて他の一切の法律の改定に優先する旨の明文を用意している）。かかる側面について考察している最近の最も有益な文献として、Frank E. Sisson, III, *Oil Pollution Law and the Limitation of Liability Act: A Murky Sea for Claimants against Vessels*, 9 J. Mar. L. & Com. 285 (1978), がある。同様に、船主責任制限法と後続立法との関係が不明確なことから生ずる問題として、一八八九年連邦河川港灣法（Rivers and Harbors Act 1899）に絡まる船舶所有者の難破物除去費用に関する問題がある。この点については、拙稿「アメリカ法における船舶所有者の難破物除去責任(1)」神奈川法学一四巻一号一頁。

(9) Gerity, op. cit., p. 39. 石川＝豊田・前掲一〇—一二頁。

(10) そうした時代の変転に伴う責任制限制度の存在理由の減退については、何も責任制限廃止論に限らず、現行船主責任制限制度が何らかの形で改革される必要があるとする立場（大多数がこの見解を採る）から指摘されるところである。そうした点を明確に指摘する論文として、例として、Raymond H. Kirt, *The Effect of Direct Action Statutes on P & I Insurance, on Various other Insurances of Maritime Liabilities, and on Limitation of Shipowners' Liability*, 43 Tulane L. Rev. p.p. 645—649 (1969), Bjork, op. cit., pp. 386—388, Murtucci, op. cit., p.p. 842—845, Eyer, op. cit., p. 389. なお、ギルモア・ブラックは、その新版「一九七四年版」の中で、「本書の第三版が重ねられることがあるとすれば、恐らく本章『責任制限……筆者註』は歴史的な興味以外の何ものでもなくなるであろう」と述べている。Gilmore & Black, op. cit., p. 823.

(11) 例えば、アメリカ法廷弁護士協会（ATLA）の見解として、Admiralty Section on Limitation of Liability in Maritime Cases (1968), Hearings S. 3600, S. 3602 (1969).

(12) 初期の連邦最高裁判所判決（The City of Norwich (1886)——本稿一五二頁参照——）によって確立された法則である。これに対し、P. I 保険金については、学説上責任制限基金を構成すると解釈されている。Bjork, op. cit., p. 393.

(13) Maryland Cas Co. v. Cushing (1954) [Justice Black]——本稿一五五頁参照。同趣旨の批判をするものとして、Comment, Admiralty Law-Recent Important Case, 24 NACCA L. J. pp. 224—225 (1959). 因みに、右判例評釈の件の一節を示せば、「責任制限は、海運業をしてその営業活動中に惹起された人身事故の犠牲者に対して公正かつ完全な補償金以下のものを支払えばよいとするものであるから、それは間接的に補助金の役割を果している。もし海運業が政府の援助を必要とするならば、補助金は、未亡人、遺児及び傷害を被った犠牲者の懐から支払われるのではなく、国家の総収入より支払されるべきである。一般に貨物保険が容易に利用しうる領域においては有限の財産回復はそれによって緩和されるが、周知のように人の死傷事故の場合の請求権者はほとんど無保険であり、従ってかかる場合に完全な補償を受けられないことは極めて苛酷な結果をもたらす。……」。

- (14) 責任制限廃止法案が現われる六〇年代のアメリカ海運経済の状態については、3 *Columbia Journal of Law and Social Problems* (1967) "Shipowners' Limited Liability" が要領よくまとめている。とりあえず、この二次的資料により当時のアメリカ海運の状況を一瞥すれば、第二次大戦直後首位の座にあった米商船隊の船腹量は、一九六五年には六位の順位に凋落し、しかも合衆国の船舶がその全輸出入貨物（外国貿易）に対して占める運送の割合はわずか八・三パーセント（さらに一九六八年には七パーセント弱）と、他の主要海運国の場合と比較しても最低率であった。また、当時アメリカの全船腹の八割強が船齢二〇年を越した老朽船・旧式船であって、物理的・経済的に耐用効用の限界にあり、しかも建造費が高騰する中で新船による代替は容易に期待し難いのみならず、アメリカの造船並びに船舶運航に関する状況は多くの船社及び船舶運航者として低廉な運航費と税負担を約束されるいわゆる便宜置籍国（パナマ・リベリヤ・ホンジュラスなど）に対する新造船ないし所有船の登録移転に走らせる傾向があったとされる。Shipowners' Limited Liability, op. cit., pp. 116—117. を参照。なお、Gerard J. Mangone, *Marine Policy for America* (1977) は、アメリカの海洋政策に関して歴史の変遷と主要な問題について纏めた最近の有益な文献である。
- (15) Healy, *Limitation Up to Date* op. cit., pp. 127—128. ヒーリー教授は、責任制限の必要説に立ち、その理由として、(i) 有限責任の原理は決して海運業だけに認められる例外的なものでないこと (ii) アメリカのパブリック・ポリシーが商船海運の強化を支持していること (iii) 船主が自由に船舶乗組員を選択できない状況からすれば乗組員の過失について船主が責任制限ができて然るべきこと (iv) 有限責任の原理を廃棄せずとも債権者は一般に積荷保険・傷害保険・生命保険などによって完全に保護することができると、の四点を示す。特に後二点の理由づけに特色を認めることが出来る。
- (16) David R. Owen, op. cit., pp. 1—6. Burr, op. cit., p. 819, note 109.
- (17) 1966 *Gearing* 178—179 (Mr. Gerity), Eyer, op. cit., 391—392. Eyer 氏は、もしアメリカが船主の無限責任化を図ることになれば、恐らく原告は彼にとって有利な裁判所（＝合衆国の裁判所）に対して訴を提起することとなるから、結局は、外国の法廷で訴訟を遂行することの不便を回避しようとして自国の政府に対し同じく責任制限の廃止を要求することになる、と指摘して、船主責任制限の廃止が国際的な影響をもつ問題であることを説明している。
- (18) Libby, *Some Aspects of Protection and Indemnity Insurance*, 1952 *Insurance Law Journal*, 684, 689, Barnard, *Protection and Indemnity Insurance* p. 50 (2 ed. 1950).
- (19) Gerity, op. cit., 46. 石川＝豊田・前掲「西貢」John, F. Gerity, *The Handling of the Big Case: Practical and Legal Considerations Concerning P & I Involvement in Catastrophes*, 43 *Tulane L. Rev.* (1969) p. 674.
- (20) 責任制限擁護論からのそうした論拠については、第八九議会第二会期の下院商業委員会〔商船漁業小委員会〕の公聴会における Mr. C.

Stewart Anderson (国際的保険ブローカー Johnson & Higgins の副社長) の証言に代表される。同氏は、人の死傷に関して責任制限が廃止された場合の船主責任及び保険に及ぼす影響について証言し、そうした場合には、アメリカに寄港する総ての外国客船の船主に若干の責任保険料の引上げがありうるが、右法案が広く海難事故に関しあらゆる人(乗組員・船客など)の死傷について無限責任を課するものであることからして、アメリカの船主は、外国船主以上に相当な保険料の割増を強いられることになる旨を指摘している。1966 Hearing 235—236。また、同氏は、責任制限が廃止された場合の具体的な保険料率について証言を求められたのに対し、当時の最大旅客船 The United States 号(収容能力三千名)の事故を仮定しながら、保険者の填補額が莫大な額に上ること、五七年条約を採用した場合の保険料の増額は比較合理的なものであること、などを示し、保険市場において引受が困難なることを仄めかしている。1966 Hearing 237—238。

なお、船主責任の無限化による保険料の跳ね上りという点については、責任制限廃止論の主張者の一人 Mr. Abraham E. Freedman (General Council National Maritime Union) から「現行法の下では殆どの責任制限訴訟が一別けて、大火災事故の場合—裁判所で認められず……従って、船主は損害につき全額賠償責任を負わねばならない。……責任制限訴訟の大半が却下されているという事実からすれば、保険料への跳ね返りは、仮にあるとしても、極くわずかなものであろう」との反駁があり、また、船主及び保険者側はそうした保険料の騰貴という点に関して具体的資料で実証する必要がある、仮にそうした問題が単に大型旅客船に限られての現象であるならば、空中運送時代において僅か一握りの客船の延命を図るための責任制限であるなら疑問である、とも反論される。Shipowners' Limited Liability, 3 Column. J. of Law & Soc. Probs. op. cit., pp. 114—115。同趣旨の指摘として Martucci, op. cit., pp. 865—866。

(21) いわゆる direct action の問題は、アメリカ海事法においても重要な問題の一つであり、引續いて、別稿による考察が必要とされる。なお、アメリカ法における direct action を保険レベルで考察しているものとして、西島梅治「被害者の直接訴権をめぐるアメリカ法の動向」損保研究三三卷二七五頁。

(22) 419 F. 2d 230 (5 Cir. 1969), Cert. denied, 397 U. S. 989 (1970)。第五巡回控訴裁判所は、直接訴権のために船主が保険金を責任基金に充てる前に保険金が消耗されてしまうという惧れは責任制限訴訟の手續が先ず終結されねばならぬとされることで妨止されるから、直接訴権と責任制限との衝突は然して大きな問題ではないとし、また、責任制限法は船主が支払う保険料を制限しようとするものではないから、保険料の増額がありうるということをもって保険者に責任制限を認める根拠にならない、と理由づけた。また、第五巡回は、連邦法に基づく責任制限は個人的な抗弁 (personal defense) であるが故に “vessel owners” に非ざる保険者がルイジアナ直接訴訟法に基づいて援用することはできない、とも述べている。

(23) 443 F. 2d 250 (5 Cir. 1971)。第五巡回控訴裁判所は、責任制限条項の抗弁は契約上の債務に基づくものであり、船舶修繕業者に “personal” なものではないとして、二年前の自らの判決 (Olympic Towing Corp. Case) と区別した。なお、同事件の地裁判決では、「保険者は、社会

的に保護されている自らの法的地位を根拠に責任制限の利益を享受する権利はない。しかし、被保険者の契約上の抗弁を享受できて当然である」と説かれている。 *Alcoa S. S. Co. v. Chales Ferran & Co., 251 F. Supp. 823 (E. D. La. 1966).*

五 結 語

船舶所有者の責任を制限する法制度は、以上に考察したアメリカ法の例にみるように、個人の権利を最大限に尊重しようとする現代社会においては、少なからぬ摩擦と非難は避けられない。しかし、少なくとも、国際社会ないし各国のパブリック・ポリシーが海運の保護を必要とし読ける限り、責任制限制度のレーゾン・デートルは些かも揺るがないのであって、そうした意味からすれば、一九七六年の海事債権条約や一九七九年のアメリカ海法会による責任制限法改正案の成立も、今日の国際貿易及びアメリカ法が、依然なおそうした法律制度が欠かせないものであることを再確認したものとして受けとめることができる。

しかし、仮令そうした有限責任の原理が将来にわたって存命しうるものだとしても、それは決して海運産業の利益に偏したものであってよいはずはなく、海上事故の被害者の利益もまた等しく考量された上でのものでなくてはならない。この点で、新しい国際条約を基盤としながら債権者の一層の保護を配慮して纏め上げられたアメリカ海法会の改正案は、我が国の立法改正の上で少なからず参考となるであろうし、従ってその成り行きは大いに注目されるところである。

〔一九八〇・三・一稿 New York University, Law School 留学中〕