

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〔その二〕

——米国海法会による「船主責任制限法改正案（一九七九年）」を中心として——

重 田 晴 生

一 序 説

二 アメリカにおける船主責任制限法の改革に関する動向

一 米国学説における船主責任制限法の改革構想

二 米国海法会による船主責任制限法改革の経緯

三 米国海法会「船主責任制限法改正案（一九七九年）」の検討

四 「連邦民事訴訟規則」〈海事及び海事債権に関する補充規則〉 F 「責任制限」の改正案

五 結 語

一 序 説

アメリカの数ある海事に関する制定法の中で、「一八五一年船主責任制限法（The Limitation of Liability Act, 46

U.S.C. §§181-189)」ほどに目まぐるしく盛衰の歴史を経てきた法律はほかにはあるまい。

海運の長き歴史において、航海業が正にコペルニクスの転換を遂げる一九世紀の中葉に忽然と世に送り出されたこの法律は、それ以後今日に至る、一・四半世紀余の間、絶えず、このうえない称賛と痛烈な非難の両極を振幅してきた。ある者は、この法律こそ米国商船隊の擁護と発展のために絶対不可欠のものであると賛辞をおくるかとおもうと、ある者は、それが木船時代の遺物であり、海上被害者の犠牲の上に海運投資家の利益を優先させる時代錯誤も甚だしい悪法であると酷評を浴びせるのである。

周知のように、アメリカにおける船主責任制限法の制定は、造船・航海業に対する危険資本の投下を勧奨し、これによって、当時海上覇権を握っていたイギリスをはじめ、これに続くフランス、オランダなど欧州大陸の海運国との国際競争に勝利せんがための政策にいたったものである。すなわち、航海企業は、それが、船舶及び乗組員、そしてこれに投資する者のいずれにとっても極めて冒険的なものであるという危険性の理由のみならず、当時すでに欧州の列強海運諸国が、いずれも船舶所有者がその投下資本を限度に責任を制限できるとする法制度を確立し、積極的に航海業の保護奨励策をとっていたという情勢を背景にして、アメリカの航海業者がその命脈を保ち、さらには欧州海運国と比肩できる地位を得んがためには、同様の海運保護立法が不可欠であることを痛感したからであり、それ故にこそ、連邦議会もまた、いわば当然のごとくその立法化を実現させたのである。したがって、かかる時代情勢を背景として誕生した一八五一年船主責任制限法については、その後も、当初の立法趣旨に沿った法律改正がなされ、船主保護の強化が盛り上げられたことは無論のこと、アメリカの裁判所もまた、同法の運用について議会の意図するところを十二分に汲み取って、船主の経済的利益に合致するよう船主責任制限法を極めてリベラルに解釈をした。例えば、一八七〇年代から登場する連邦最高裁判所による一連の責任制限法判決(The City of Norwich 号の衝突事件)は、あるいは船舶所有者の責

任を法律上限定する、船主が“船舶につき有する利益”(the interest of such owner in such vessel)とは海難事故発生後の時点で算定されるべきものと解釈し、あるいはまた、そうした船主の責任基金を構成する“船舶につき有する利益”の中には船舶保険金は包含されないと判決するなど、一向アメリカの海運の保護のために奮励し、その結果、アメリカの船主責任制限法をして独自の発達を遂げさせることにもなるのである。しかし、やがて歴史の幕が一九世紀から二〇世紀に切り替わるや、海運社会及びこれを取り巻く経済・社会の環境は大きく変化を遂げるに至る。すなわち、科学技術の急速な進歩及び海の産業革命は、船舶構造並びに航海術を根本的に変革させ、これに関連して、海運経営の形態は大資本的企業組織(株式会社制度)へとその姿を変えることになる。また、海上保険(特にP-I保険など責任保険)の急速な発達、現代の商業実務においてはその利用が常識とされるまで普及するようになり、その結果、一九世紀時代の航海業者が苦悩していた諸々の危険は大幅に減少されることになる。加えて、二〇世紀の社会は、一般に個人の権利の侵害に対しては過敏に反応し手厚き保護が求められるようになり、かかる社会的風潮ないし法的傾向は、海事分野においても、新しい救済方法(例えば、船員・沖仲仕等の死亡・傷害に対する救済方法)を創造させることになる。

かくして、世紀の交替による潮流の変化に伴い、専ら造船の奨励や航海業の保護なるパブリック・ポリシーに支えられた船主責任制限法は、いくつかの事件で不衡平・不適正な局面(特に、人の死亡・傷害事故や裁判手続規定の面)を露呈し、議会及び裁判所の両面から矯正されることになる。人の死亡・傷害に関する請求が絡む場合について金額責任方式(船舶の一トン当り六〇ドル)を加味するとした一九三六年の法改正は、議会が初めて船主責任制限法に対して改革の斧を打ち下ろしたものであり、今日においてアメリカの船主責任制限制度を特徴づけているものである。一方、こうした議会の動きに呼応する形で、連邦裁判所もまた、船主保護の色彩の濃い初期の先例をいかに現代の衡平の觀念に適合させたものかに苦慮し、特に二〇世紀の後半期(正確には一九三〇年以降)からは、船主責任制限法の適用範

囲を縮減し、先例拘束力の原則を弱めようとしていくのである。そしてこうした判例によるアンチリミテーションの傾向は、一方で連邦議会の法改革に対する努力の放棄という情況が迫車をかけて益々その度合いを増し、今日では、

船舶所有者が船主責任制限法の下で勝訴判決を受けることは決して容易でないことが指摘されている。

本稿は、今日、船舶所有者の責任制限については、世界の大多数の海運国が一九五七年の国際条約の体制に組みし、いずれ近い将来には、一九七六年に成立している新しい「海事債権についての責任の制限に関する条約」へと移行することが見込まれる中で、実に一三〇年以上にわたって前世紀立法を堅持し続け、敢えて世界の中で名譽ある孤立を持するアメリカの船主責任制限制度について、年代的には二〇世紀後半期の、現行法に対する法改革の新しい動向を考察しようとするものである。筆者は、すでにこの点に関し、現行のアメリカ船主責任制限法に対する連邦裁判所の法解釈の動向並びに連邦議会による法律改革の動向について、別稿「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」(神奈川法学一五卷二・三号「一九八〇年」一四一—一八五頁)をもって考察済みであるから、本稿は、それに続くべき一編ということになる。

本稿においては、こうしたアメリカ船主責任制限法の近代化動向について、特に、一九七九年五月、アメリカ海法会 (The Maritime Law Association of the United States) から発表された、「責任制限法改正案」に焦点を合せ、現行のアメリカ責任制限法及び国際条約などと比較考察しながら、その立法構想を明らかにしようとするものである。

* 浦田一晴先生は、この度、目出度く神奈川大学を御退職になられた。先生には、私が神奈川大学に奉職するに際し、そして以来今日までの十数年間、心温かな御指導を賜り、また教育者としての心構えをお示しいただいた。先生の一層の御健康をお祈り申し上げる次第である。

二 アメリカにおける船主責任制限法の改革に関する動向

上述のように、アメリカの船主責任制限法は、海運社会及びその周囲の経済的・社会的・法律的な条件ないし環境の変革の中で、文字通り前世紀の遺物たる法典と化すに至っており、これに対しては、特に二〇世紀後半以降、立法府による船主責任制限法の根本改革の気運が高まり、一九六〇年代には、再三再四、具体的な船主責任制限法改正法案が連邦議会に対して提出された。そして、それら連邦議会レベルで議論された船主責任制限法改革の構想は、船舶所有者が船舶に関して有する保険金（船体保険金・責任保険金）を責任制限基金に包含せしめるといういわば現行法の暫定的な改正案（一九五七年五月の第八五議会に提出されたいわゆる *Morse* 法案）にはじまり、一つには、一九五七年の船主責任制限条約（以下、一九五七条約という）の成立という国際的な動きの影響を受けて、右国際条約の国内法化を実現しようとする六〇年代前半期の動きであり、二つには、一九六五年に発生した悲惨な船舶火災事故（*The Yarmouth Castle* 号事件）を直接の引き金として、海上の人の死亡・傷害については責任制限の原理を廃止しようとするドラスティックな改革案で衆目を引いた六〇年代後半の動きである。そして三つ目の法改正の動向として指摘されるのが、一九七六年に成立した海事債権に関する責任制限条約（以下、一九七六条約という）に対応した米国海法会による船主責任法改正案の作成という新しい動きである。この第三の改革動向については、次節で論ずる。

このように、アメリカの船主責任制限法は、一三〇余年の長い伝統を誇る反面、前世紀の拙速な立法という内的要因と国際条約の成立という外的要因によって、近年、議会、官界、学界、法曹界、海運保険業界、および荷主・労働者団体など広範囲にわたり、その合理化・近代化のための法改革に関して活発に議論され、これまでに、すでにいくつかの改革に関する具体的な立法構想や提言が発表されている。そこで、以下では、そうした、これまでアメリカ

において論ぜられてきた様々な船主責任制限法（制度）改革の構想や提案などについて概観してみる。ただし、かかる船主責任制限法改革の動向のうち、連邦議会レベルで展開された動きについては、すでに別稿において考察済みであるから、ここでは、専ら、米国学説による船主責任制限法の改革構想と、米国海法会の船主責任制限法の改革動向に絞って検討していくことにする。なお、船主責任制限法の改革という意味でいえば、そうした法律制度ないし法原理それ自体を全面的かつ完全に否定し、船主無限責任を是とする考え方もありうるが、この点、アメリカの学説等は、そのほとんどが現行船主責任制限法の不合理性を酷しく指弾し改革の必要性を力説するものばかりである反面、この制度の完全廃棄という極論に走る者はこれまた皆無であるという現況を踏まえ（拙稿・「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」前掲一七四—一七五頁、及び一六〇頁註⑨参照）、ここでは、責任制限の法原理の存在を前提とした上で、以下の改革論に関する議論を進めていく。

一 米国学説における船主責任制限法の改革構想

(1) 一九五七年条約の国内法化

現行船主責任制限法の改革の方向として、先ず挙げられるのが、一九五七年にブラッセルで成立した船主責任制限条約を採択し、これに則して国内法を制定すべしとする考え方である。周知のように、一九五七年条約は、航海船の所有者の責任を船舶のトン数を基礎とし、人身傷害に対してはトン当り約二四八ドル（一九五七年当時の換算で、約二〇七ドル）、財産損害に対してはトン当り八〇ドル（同じく、約六七ドル）の金額、また人身傷害及び財産損害が併発する場合にトン当り約一六八ドル（同じく、約一四〇ドル）の金額を人身傷害のみに対する基金に、トン当り八〇ドルの金額を財産損害および人身傷害の基金に不足がある場合の基金として形成されるものとする（条約第三条(1)・(a)・(b)・

(c)。また、小型船については最小責任基準を三〇〇トンと看做して算定される結果、その責任基金は、人身傷害のみの場合については約七四、四〇〇ドル（一九五七年当時の換算で約六二、一〇〇ドル）、財産損害のみの場合については約二四、〇〇〇ドル（同じく、約二〇、一〇〇ドル）となる。

ところで、このような一九五七年条約については、米連邦議会に、一九六二年と一九六三年の二回にわたり批准の機会があったにもかかわらず、いずれも成功せずに雲散霧消してしまったことについては、すでに別稿で紹介した。⁽¹⁾そこで、そうした一九五七年条約が、米国の学説においていかなる評価が下されていたかをみるに、概して、米国学説は一九五七年条約に対して酷しい内容的批判をし、その採用について消極意見ないし拒否反応を示すものが多い。⁽²⁾しかし、かかる学説の体制とは袂を分け、国際条約の採用に積極的姿勢を示すものも少数ながら存在する。そのオピニオン・リーダーが米国海法界の重鎮 Nicholas J. Healy 教授である。そして、同教授に代表される積極意見が、その理由の第一に挙げるのが、他ならぬアメリカ法と世界の大多数の海運国の法制との融合である。そして、そうした法の国際的統一の結果として、一般的には訴訟の時間・費用が節約され、また和解の可能性を増して無用な紛争を回避させることになるほか、国際的な海運企業者にとっては自己の企業リスクの算定とその保険的対応が一層容易となり、また、特に西欧諸国と米国の海上運送取引の実際場裡において顕著な現象であるフォーラム・ショッピング（法廷漁り）を減少させることになると、その利点を説く。また、積極説は、一九五七年条約の内容については、現行法との比較において、巨大な海難事故に対して巨額な責任基金を形成でき（同様に、船舶及び積荷の全損事故に対して確実に責任基金を形成できる）、またそれが単純に船舶の積量を基準として算出される結果、船齢・船型などによる差異が生じないこと（これは、新造船の建造意欲の増大につながる）、及び責任制限手続が単純であり、裁判所及び当事者は事故後の船舶の決定という厄介な仕事がなくなる⁽³⁾こと、などをあげる。

なお、右のような一九五七年条約との関係で国際条約を積極評価する考え方と併せては、新しい国際条約（一九七六年海事債権責任制限条約）の誕生との関連で、同様に、新条約との一体化を力説する学説も現われているが、この点⁽⁴⁾は、本稿⁽¹⁾⁽²⁾に譲る。

(2) 旅客・乗組員のための責任限度額の法定

国際航空運送に関する一九二九年の「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（いわゆるワルソー条約）が採用する責任制限システムを土台に、船舶上にある旅客・乗組員について最高責任限度額を法定するという改正案である。例の The Yarmouth Castle 号事件によって船主責任制限法の不合理性が一挙に暴露され、海上の人命安全の確保に関する一連の法案（その一つに、人の死傷に関する責任制限廃止法案があった）が連邦議会に提出されるといふように、アメリカ国内が船主責任制限法の改革をめぐって活発に動いていた一九六〇年代の後半期に、Columbia Law School News [一九六七年四月一七日号]に掲載された論説⁽⁵⁾、及び海事法曹 Allan I. Mendelsohn 氏（同氏は、前国務省法律顧問局の官僚で、一九六三年以降六八年頃まで国際航空運送法及び海事法に関する国際会議の米国代表者の一人として活躍した経歴を有する）が、一九六九年の William and Mary Law Review 誌に発表した論説⁽⁶⁾の中で主張した構想である。また、こうした旅客数を標準に責任基金を形成する方法の合理性については、ほかに、一九五九年の The Yale Law Journal 誌の論説がすでに評価を下しているところである。⁽⁷⁾

しかし本改革案によれば、旅客・乗組員のための責任限度額については一九六六年十一月六日第八九議会で成立した P.L. No. 89-777 [80 Stat. 1356] の財政責任能力規定を模範に決定すべきものとする。P.L. No. 89-777 は、現行船主責任制限法に人の死傷につきトン当り六〇ドルの資金設定が法定されていても、船主に財政的負担能力がない場

合や単船会社の場合には何の意味をもなさないという、実際の法的経験（一九六五年の旅客船 The Yarmouth Castle 号火災事件）を経た連邦議会が、すべての旅客船（外国船を含み、一〇〇総トン以上又は収容乗客数五〇名以上のもの）の所有者・備船者に対して一定の方法（保険証券、シュアティ・ボンド、自家保険証明書）によりその財政責任能力を証明するよう義務づけた法律であり、同法によれば、船主の資力は、船舶の乗客収容能力を基準とし、スライド制によって、五〇〇名以下の客船の場合は旅客一人当り二万ドル相当額を、そして五〇一名以上一、〇〇〇名未満の場合は各旅客収容施設の増加する毎に一万五千ドル、一、〇〇〇名以上一、五〇〇名未満の場合は同じく一万ドル、一、五〇一名以上の場合は同じく五千ドルをそれぞれ加算した金額、として法定される⁽⁸⁾。したがって、例えば、乗客定員二、〇〇〇名の最大級の客船を例にとって本改革案の乗客当りの最高賠償責任額を算出すれば、総額二、五〇〇万ドル、また、一、〇〇〇名の客船の場合には総額一、七五〇万ドルということになる⁽⁹⁾。そして、本改革案によれば、法の適用を旅客のほか乗組員（crewmen）を含め、また収容乗客定員五〇名以下の小型船（ただし、いわゆるプレジャーボートなど非商船を除く）の乗客を含めて設計すべきものとしており（この点で P.L. No. 89-777 を拡張するものである）、かつ小型船の場合には責任限度額の算出につき最小定員を一〇〇に設定して責任基金の最低保証（一、二〇〇万ドル）を確保すべきものとする⁽¹⁰⁾。かくして本改革案は、海上の死傷事故の被害者の保護を一步進めるものであるが、反面、船主責任の加重のリアクションとして予想される保険料騰貴の問題が残されることになる。

なお、米国海法会の船主責任制限法起草委員会は、一九七八年秋期総会までは、この船舶上の人の数を基準に責任額を出す方式で検討していたが、その後、海上保険業界との接触協議の中で明らかにされた損害の不確実性・予測不可能性による保険料騰貴の問題を勘案して、結局は船舶トン数をベースとする現実的な方式に切り換えて立案した事実がある⁽¹²⁾。

(3) 一人当りの責任限度額の法定

ワルソー条約の責任制限方式を忠実に倣い、人身損害の場合に一名当りの責任限度額を法定する改革案である。

Mendelsohn 氏が、前記(2)案の代案としてこれを示す。⁽¹³⁾ 同氏の構想によれば、責任原理はワルソー条約（一九七一年グアテマラ議定書、その後の一九七五年モントリオール議定書）と同様に無過失責任主義を採用し、責任限度額は保険統計次第で定まるが、一人当り一〇万ドルから一五万ドルの線で設定を議論む。そしてその代り、右の責任の限度は船主が負うべき唯一の責任であり、いかなる場合にも（例えば、船主自身の *privity or knowledge*、重過失、船舶の不堪航などがあるとしても）破られることがないものとされるのである。⁽¹⁴⁾ 無過失責任原理の採用と高い賠償責任額の設定（例えば、当時の一九六六年モントリオール協定の責任限度額七五、〇〇〇ドルと対比せよ）により、被害者は訴訟の短期化・簡素化と十分な補償を約束され、船主もまた打破されることのない（*unbreakable*）責任で代償される、というのが本構想のセールのポイントである。責任の原理といい、また *unbreakable* な性質の責任限度の設定といい、国際航空運送法（一九七一年のいわゆるグアテマラ議定書、および IATA による一九六六年のいわゆるモントリオール協定）を引き写した改革案であるといえる。

ところで、Mendelsohn 氏は、以上のような一人当りの個別的責任制限案と前記(2)案の人身損害についての総体的責任制限案の二つを組合せた第三の改革案も提案している。⁽¹⁵⁾ これによれば、人身損害の場合に一人当りの責任限度額を一二万五、〇〇〇ドルで設定するとともに、船主の責任の総額はいかなる場合にも一定の限度を超えないもの（例えば、乗客定員二千名の最大級船舶の場合には二、五〇〇万ドル、債権額の合計がこれを超える場合には按分比例で削減）とする。⁽¹⁶⁾ 本案は、船主及び海上保険者にとって、個々の乗客の人身事故及び大海難事故の双方の場合に、自己の賠償責任額ないし填補責任額を確定することができることが最大の魅力である。

(4) 直接訴訟法 (Direct Action Statute) の制定

いわゆる Direct Action Statute (直接訴訟法と訳す)、すなわち海上事故の被害者が船舶所有者により締結された責任保険 (P I 保険) の保険者に対して直接に損害の填補を請求することができるとする法律を連邦議会が制定すべしとする提案であり、一九七四年の Tulane Law Review 誌の中で Robert D. Bjork Jr. がこれを力説する⁽¹⁷⁾。かつて、一九六六年の海上人命安全法案 (いわゆる Fire Bill) に関し、上院商事委員会〔商船・漁船小委員会〕の公聴会で、同様の提案があった⁽¹⁸⁾。Bjork 論文は、船主責任制限の原理は今日なお法律上有効であることを基本姿勢とし、現行法の改革案として、(イ) 人の死傷損害に対する責任制限の廃止、(ロ) 一九五七年ブラッセル条約の採用、(ハ) 直接訴訟法の制定、の三つの解決方法を提案している⁽¹⁹⁾。もとより、第三の改革案のみが特異である。

いわゆる直接訴訟法 (現在、ルイジアナ州及び自治領プエルトリコのみが広範で完全な形の Direct Action Statute を有する) については、一九五四年の連邦最高裁判決 *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 347 U.S. 409 及び一九六九年の第五巡回控訴裁判所判決 *Olympic Towing Corp. v. Nobel Towing Co.*, 419 F. 2d. 230, *cert. denied*, 397 U.S. 989 (1970) により、連邦法たる責任制限法との抵触問題に一応の決着がつけられており、直接訴訟法の下では、船舶所有者及び裸傭船者は責任制限を抗弁となしうるが海上保険者は責任制限法上の受益者とされてはいないから責任制限の抗弁を援用できないものとされる。したがって、海上の被害者が直接訴権により直接に保険者に対して損害の填補を請求する場合に、保険者は、保険証券の填補限度額の範囲内で、責任基金を超える部分についても責任を負わねばならないから、被害者にとっては確実十分な補償が期待でき、船主の方も責任保険の填補限度額までの責任 (債権額が大きい場合) を負えばよいことになる⁽²⁰⁾。加えて、船舶所有者は、もし船舶保険 (hull insurance) を締結している場合には、その保険金を新造船の調達のため使用することもできるのである⁽²¹⁾ (けだし、船舶保険金は責任制限法にいう船主が

“船舶につき有する利益”に当らず、依って責任基金を構成しないとされるからである。The City of Norwich, 118 U.S. 468 [1886]。ただ、以上に述べた直接訴訟法に関する米国法の法理は、いくつかの法律解釈的問題（例えば、P I 保険は責任保険か損害填補保険か）や保険料騰貴という実際の問題（＝直接訴訟法の下では海上保険者が最も損な立場におかれるため当然に予測される保険料の引上げという事態をいかに解決すべきか）について議論の余地を残しながらのものであることを銘記する必要がある。⁽²²⁾

(5) 人の死傷についての責任制限撤廃

旅客・乗組員、その他船舶上の人の死亡・傷害について責任制限を廃止し、責任保険の利用を裏付けとして船主に全額賠償責任を負わせ、依って、現行船主責任制限法の最大の弱点を克服せんとする改革案である。一九六六年から六八年にかけて、連邦議会が同趣旨の法案を作成し、法改正を目論んだが、結局日の目をみずに廃案となったことは別稿で述べた通りである。⁽²³⁾ 学説では、すでに指摘したように Bork 論文が彼の改革案の一つとして本案を挙げているほか、前掲の Columbia J. of Law and Social Problems 誌（一九六七年）の論説が在るべき方向として支持する改革案である。⁽²⁴⁾

(6) 人の死傷の場合のトン当り六〇ドルの金額の増額

現行船主責任制限法第一八三条(b)項は、人の死亡・傷害に関する責任基金につき船舶のトン当り六〇ドルの割合の金額まで増額すべき旨を規定する。一九三四年九月八日に発生した旅客船 The Morro Castle 号事件（死者二三人、負傷者数百人）が発端となり、連邦議会が、イギリス法の船舶トン数主義を採用して急遽追加改正を施したものである。

この船舶トン当りの金額を時代が要求する金額に合せて引上げを図るべしとする改正案である。一九六九年の *The Vanderbilt International* 誌にみられる提案である。⁽²⁵⁾ ただ、論者である Joseph N. Barker の考え方の究極には、船主責任制限制度不要論があると認められるから、現行法の枠組内で説く右の改正案は、何らの保証もなくして完全に責任制限を廃止するのは妥当な策ではないとの考慮から、将来において広範な変革が行なわれるまでのつなぎとして提言されているものであることを注意しておく。⁽²⁶⁾

(7) 死亡・人身傷害の責任基金に対する国庫補助

特別立法の制定により、連邦政府が、人の死亡・傷害に関する責任制限基金に対して一定の補助金を支弁するか、又は個々の人身傷害の額のうち一定割合を分担するかの方法で、国庫助成を行なうべしとする提案である。もとより、船主責任制限法の実定規定の改正を図るものではない。一九七五年の *Univ. of Miami Law Review* 誌のコメント・エディター Debra J. Kossov & Dennis J. Lewis の論説がこの主張をする。⁽²⁷⁾ その立場は、すでにアメリカの学説及び判例上共通の認識とみていい海上の人の死傷に関する請求面の不公正・不合理性を首肯しつつ、同時にまた、米国の商船海運並びに水産漁業の財政貧弱という現実をも認識した上で、人の死傷に関する補償については、営業取引上の特別費用として海運業界全体でこれを賄うか、又は特別助成の形で国民全体により賄われることが最善の解決策であるとする。そして、米国海運業の窮状とそれを保護する強い公益性に鑑みるなら、議会が国庫助成法を制定して補助策をとることがベターであると結論づけている。⁽²⁸⁾

(1) 重田晴生「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」神奈川法学一五卷二・三号（一九八〇年）一六二―一七〇頁（以下、「船主責任制限制度の近代化」として引用する）。

(2) 船主責任制限に関する米国の論稿は、新旧を併せ多数にのぼるが(重田・「船主責任制限制度の近代化」前掲一六〇頁(19)を参照)、一九五七年条約の評価という点で明確に態度表明をしているものは数少ない。条約に不満ないし批判的な学説の代表例としては、Eyer, op. cit., at 391, Adler, op. cit., pp. 411-412, Comment, Brussels Convention, op. cit., pp. 1713-1714, 3 Columbia J. of L. & Social Problems, op. cit., pp. 111-112. などを挙げる。しかし、そうした一九五七年条約否定説がその論拠として挙げる理由(条約の欠点)は、「一応次の二点に集中している。第一は、訴訟手続や基金形成手続を各国法に委せ(条約四条、五条五項参照)、また、船主自身の故意・過失(actual fault or privity)の立証責任を法廷地法で決定する(条約一条六項参照)」とする条約は、責任制限基金の面を除けば、法の国際的統一を保証するものとはいえないし、また債権者に不利益を強いることになること、である。つまり、条約上、船主は世界中いかなる国においても訴えを提起することができるから、船舶事故の米国人債権者は、船主が自由に選択した国(例えば、リベリア、ホンジュラス、エジプトであれ)において訴訟代理人を手配し、その国の実体法や手続法によって裁判を行なわざるをえないことになる。また、船主の故意・過失に関しては、現行米国法は船主が故意・過失なき立証責任を負担すべきものとされるが、この点を法廷地法に委ねる条約の下では、船主は債権者の負担とする外国の裁判所に基金を形成することになるから、債権者に不利となり、フォーラム・ショッピングを増大させることになる、と説明される。第二は、船舶トン数による金額責任主義は、大災害の場合は債権者に大きな基金提供を保証するが(トン当りの金額である二〇七ドルと現行米国法の六〇ドルを比較せよ)、実際の衝突その他の船舶事故は、全損のケースは少なく、この面では、現行米国法の船舶主義の方がより厚く債権者を保護する結果になること」である。

(3) Healy, International Uniformity in Maritime Law, op. cit., pp. 498-500, Stuart Jay Yasgoor, Comparative Negligence Sails the High Seas: Have the Recovery Rights of Cargo Owners between Jeopardized?, 7 California Western International Law Journal (1977), at 200.

(4) 例えば、Volk & Cobbs, Limitation of Liability, 51 Tulane Law Review (1977), pp. 984-987. 右論文は、「一九七六年条約が、一方で責任基金の大幅増大によって債権者の利益を考慮し、他方で責任制限を妨げる行為の限定化によって船主の責任制限権を確実なものにしていると積極評価を下した上で、米国は、海事国際社会の構成員たる役割を果たす意味でも条約原理を拒否すべきではない、と説く。

(5) 本論説は、3 Columbia Journal of Law and Social Problems, 105, 119 (1967) に「Shipowners' Limited Liability」なる論題で転載されている。以下 Shipowners' Limited Liability について、本誌をもつて引用する。

(6) Allan I. Mendelsohn, The Public Interest and Private International Maritime Law, 10 William and Mary Law Review, 783, 819 (1969). なお、本論説と前註(5)の論説は、改革案の構想の面ではほとんど相違がないといっているが、船主責任制限に対する基本的な考え方点ではかなり相違があると思われる。すなわち、Columbia Law School News の論者は、船主責任制限の必要性について納得のいく証拠が提出されない以上は、船主責任は無限であるべきであるとの論理を基本的立場としながら、仮に米商船海運は国家利益として保護する必要がある、

責任の無限化は米国海運を破滅に追い込むものであるとの結論がだされた場合における現行法の改善策として、本改革案を示すのに対し、Mendelsohn氏は、船主責任の無限責任化のカギは保険市場の引受能力及び保険料騰貴の如何にあるとし、そうした保険の観点からみて、船舶の場合にも、自動車、バス、鉄道及び国内航空輸送と同じように無限責任とすることが可能であるかを吟味する必要があるとして関心を示しながら、船主に対する無限責任の導入は正解ではないとの立場から、いくつかの責任制限方式を発想している。Shippers' Limited Liability, op. cit., at 117, Mendelsohn, op. cit., at 817.

(7) Note, Limitation of Shippers' Liability—The Brussels Convention of 1957, 68 Yale Law Journal (1959), at 1968-9 note 135. 以下、Note, Brussels Convention として用いる。

(8) P.L. No. 89-777, §2, 46 U.S.C. §817 (d). なお、重田・「船主責任制限制度の近代化」前掲一七一頁、一八一頁注(9)参照。

(9) Mendelsohn, op. cit., at 802, 817.

(10) Shippers' Limited Liability, op. cit., at 118.

(11) Columbia Law School News. 論説の巻末付録には、この改革案(旅客・乗組員の最高責任額法定案)による責任基金を現行法、一九五七年条約、財政責任能力法の三者のそれと比較して一覽表に示されている。

Comparison of Limitations on Liability

	S.S. United States	Queen Elizabeth	Santa Isabel
Tonnage	38,103	68,504	7,590
Number of Passengers	1,930	2,316	52
Number of Crewmen	1,027	1,190	83
Liability			
1. Limitation of Liability Act (\$ 60 per ton)	\$ 2,286,180	\$ 4,110,264	\$ 470,470
2. Brussels Convention (\$ 207 per ton)	7,887,321	14,180,411	1,571,171
3. Financial Responsibility Statute	24,650,000	26,580,000	1,040,000
4. Financial Responsibility Statute (including crewmen)	29,785,000	32,530,000	2,700,000

(12) M.L.A. Doc. No. 619, 7067.

(13) Mendelsohn, op. cit., at 818.

(14) Mendelsohn, op. cit., at 818.

(15) Mendelsohn, op. cit., at 819.

(16) Mendelsohn, op. cit., at 819.

(17) Robert D. Bjork, Jr., *Shipowners' Limitation of Liability and Personal Injuries: A Need for Re-Evaluation*, 48 *Tulane Law Review* 377, 394 (1974). 以下 Bjork として引用する。

(18) John F. Gerity, *Current Developments in Admiralty—Proposed Changes in the Law of Limitation of Liability*, *Practice Law Institute* (1970), at 38.

(19) Bjork, op. cit., pp. 391-393. なお、Bjork 氏は、立法による法改革案と併せて、裁判所が積極的に現行責任制限法の新生に貢献すべきであることを説いて、司法による二つの法改革の可能性を指摘しており、紹介するに値する。その一は、P-I 保険金を責任基金に包含せしめる解である。かかる法律構成をなす場合に、*The City of Norwich* 判決との衝突については、船主を船舶の損失より保護する船体保険と船舶の運航から生ずる賠償責任より船主を保護する P-I 保険とは明らかに性質の異なるものであるから、些かも障碍にならないと説く。なお、この保険金を責任基金の一部に組込むという法律構成は、同氏の説く *Direct Action Statute* の法制化と同一の効果を生ずることになる。次にその二は、船舶事故発生時をもって船舶の算定時とする解釈である。この点で、*Norwich Co. v. Wright*, 80 U.S. (13 Wall) 104 (1871)——船主の責任制限法にいう船主が「船舶につき有する利益」とは事故発生後の価額であるとした判決——が立法府の意図は一般海法 (general maritime law) の責任制限制度を米国法に採用することにあつたと判示するのは誤りであり、船主責任制限法は明らかにコモン・キャリアのコモン・ロー責任を制限する法律であるから、コモン・ローの原理に基づいて訴因発生時を標準に船舶を評価すべきである。かかる法律構成によって船舶を価値あるものになれば、被害者の保護が図られると同時に、船主も船舶の価額まで P-I 保険を調達することで自己防衛できることにならぬ。Bjork, op. cit., pp. 393-394.

(20) Bjork, op. cit., pp. 392-393. *Direct Action Statute* については、米国海事法の重要問題の一つであり、近く別稿をもって論ずる予定である。以下は「1.11 の主要論文を示す」Raymond H. Kiern, *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 Law Review* 638, 672 (1969), Ronald R. Houdlett, *Direct Action Statutes and Marine P & I Insurance*, 3 *Journal of Maritime Law and Commerce*, 559, 572 (1972). なお、重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一七八頁以下参照。

(21) Bjork, op. cit., at 393.

(22) Bjork 氏は、保険料の騰貴はさして深刻なものではないとし、割増分の負担は荷送人を通じて最終的には消費者に帰せしめられるべきとの立場をとる。また P-I 保険の責任保険性については、経済社会状況の変化がそうした解釈を促すことにならうとの考え方を述べている。Bjork, op. cit., at 392.

(23) 重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一七〇頁以下。

- (24) Bjork, op. cit., at 391, Shipowners' Limited Liability, op. cit., pp. 112-117. など。最近の Tulane Law Review 誌に発表された Donald C. Greenman 論文(グリーンマン氏は、一九七九年の米国海法会責任制限法改正委員会のメンバーでもある海事法曹)は、人の死傷に対する責任制限は、一般的に哲理として問題があるとし(ブラジル・中国・ソ連の三カ国では人身損害について責任制限を認めない点を指摘する)、海上企業に存在する危険の多くが保険担保され、その損害が機械的に社会に分散されるのに対し、補償を受けない人の死傷損害は特定の個人の負担となることを指摘する。Greenman, Limitation of Liability: A Critical Analysis of United States Law in An International Setting, 57 Tulane Law Review (1983), at 1165.
- (25) Joseph N. Barker, Shipowners' Limitation of Liability in International Seafaring Disasters, The Vandubilt International (1969), 107, 137.
- (26) Barter, op. cit., at 137.
- (27) Debra J. Kosow and Dennis J. Lewis, The Florida Joinder Rule and its Effect on an Admiralty Limitation of Liability Proceeding, 24 University of Miami Law Review, (1975), 764, 784.
- (28) Kosow & Lewis, op. cit., at 771-773.

二 米国海法会による船主責任制限法改革の経緯

(1) 一九五七年船主責任制限条約をめぐる動き

米国の船主責任制限法が、特に今世紀の五・六〇年代にかけて、連邦議会を中心に官界・産業界及び法曹・学界など広範な範囲で激しい議論を呼び、その改革のために膨大なエネルギーが注がれたことはすでに別稿において述べた。⁽¹⁾そして、国際的な趨勢に強く影響された形で展開されたそうした制度改革の動きの中で、「アメリカ海法会(The American Maritime Law Association)——一八九九年創立、万国海法会(C.M.I.)の米国支部であり、またアメリカ法曹協会(A.B.A.)の Houth of Delegates のメンバーである。全米の海事法曹家と海運業界の全領域にわたる非法律家(およそ九対一の比率)から構成される団体——が、活発な動きをし、重要な役割を演じたことについても明らかにした。

そこで、ここではこうした一九五〇—六〇年代の船主責任制限法改正の動きに対して、アメリカ海法会がどのようににかかわり合ったかを、簡単に追ってみることにする。

もとよりアメリカ海法会が、海事法分野の国際的な動きに対しても敏感に反応できる立場にあり、これに深い関心をもつことは当然である。一九五〇年代の幕開けとともに再び生じた船主責任制度の国際的統一化の動きに対し、アメリカ海法会は、一九五五年五月の年次総会において、船主責任制限委員会 (Roscoe H. Hupper 委員長) から提案された「マドリッド条約草案」(万国海法会の意向で英国海法会が作成し、一九五四年十二月一〇日付で各国海法会に回付されていたもの) に反対する旨の報告を承認し、また、翌一九五六年五月の年次総会においては、同じく条約不支持の委員会報告 (Walter E. Maloney 委員長) を、反対二票の圧倒的多数で承認した。⁽²⁾

その後、一九五七年一〇月ブラッセル条約が採択されるに至り、アメリカ国内においても、ブラッセル会議米国代表団から一九五七年条約を評価する公式見解や連邦海運局 (Federal Marine Administration) による一九五七年条約に則った国内法作成⁽⁴⁾という積極的な動きが現われて、新しい国際条約をめぐる関係方面の動きが俄に活発になるという情勢に面し、アメリカ海法会は、急ぎ船主責任制限問題を検討するための特別委員会 (Stanley R. Wright 委員長) を設置し、条約の内容などの検討を開始した。そして、一九五八年五月開催の年次総会においては、右委員会が纏めた「一九五七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にもならず、受諾し難い」旨の報告を⁽⁵⁾これまた圧倒的多数で確認した。

ところで、一九五八年のアメリカ海法会船主責任制限特別委員会の報告書は、Leonard J. Matteson (アメリカ海法会会長)、Harold M. Kennedy 委員及び Abraham F. Freedman (AFL-CIO 海事委員会代表) の三つの条約不支持の多数意見と、E. Robert Seaver (ブラッセル会議米国代表団員〈法曹界代表〉) による一つの反対意見が報告されている。⁽⁶⁾ 委員

会意見となった三部の報告書において説かれる条約不支持の理由は、各者各様で多岐にわたるが、その主たる理由を数点に集約して示せば、第一に、五七年年約は船主責任制限に関する法及び実務の国際的統一を実現したものとはいえず、無用に法の解釈と実務を混乱させるものであり、よって船主・債権者のいずれの利益になるものでないという理由である。具体的には、特に訴訟手続面で、それを法廷地法 (*lex fori*) に委ねる条約によれば、船主が米国において責任制限を求めればいわずに「故意・過失」の挙証責任は船主の負担とされるが（なお、アメリカ法上の問題として、一九三六年海上物品運送法第四条 (46 U.S.C. §1304) との関係で米国裁判所において一層の混乱を生ずるおそれがある）、他の国において責任制限の訴えを提起する場合には請求権者が船主に故意・過失あることの挙証責任を負うことになる点が強調される。第二は、トン数主義に対する船価主義の合理性である。すなわち、米国の船価主義が航海企業に対する投下資本以上に危険を負担しないという原理の上に人道主義的観点から人身損害について金額主義を加味した合理的制度であるのに対し、一九五七年年約の金額責任主義は財産損害の場合にも人道主義を採用するほか、一律に船舶トン数による責任制限方式を適用して中古船を不利益に取扱っているという理由である。第三は、人の死傷損害債権者に対する条約の後進性である。すなわち、一九五七年年約による船舶のトン当りの金額責任方式は、債権者が事故直後の船価かトン当り六〇ドルによる基金かいずれか高い方を選択できるとするアメリカ法にとって進歩改善を意味せず、むしろ大半の事件で責任基金を減少させることになるほか、条約は新しいグループに責任制限権を拡大すること（この責任制限権の拡大については、アメリカ法上もその合憲性や範囲をめぐる論争と混乱を生ずるおそれがある）、さらに人身損害債権者の権利を制限することになるという指摘である。

以上が、国際条約の成立後間もない時期に展開された一九五七年年約国内法化の動きに対するアメリカ海法会の立場なるものである。そして、こうしたアメリカ海法会の反五七年年約の方針は、過去の一連の船主責任制限条約に対

するアメリカ海法会の姿勢に照らしていわば当然ともいえる結論ではあるが、しかし、この時期においてアメリカ海法会を支配した考え方は、それからわずか数年後には一八〇度転換し、逆に一九五七年条約の国内法化を支持する立場に変わることになるのである。

すなわち、アメリカ海法会に特別に設けられた「船主責任制限・衝突・船舶差押条約委員会」(Raymond T. Green 委員長)は、一九五七年条約及び比較的早い時期から条約の国内法化賛成の方針を固め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末、一九六一年一〇月二三日、委員会の結論を纏めるべく採決し、一〇対三の多数決で、従前の海法会の立場を翻し条約を承認してその国内法化を推進する旨を決議し、次いで十一月三日に開催された同会総会においては、激論が交された末に、右委員会の結論を賛成一五七、反対一一一の多数決によって支持した。⁽⁷⁾

一九六一年の船主責任制限等特別委員会の報告書は、一九五八年の委員会で少数意見のレポートを書いた Seaver 氏及び一九五八年当時の自らの見解を翻した Kennedy 氏を含む一〇名の委員が賛成する多数意見と、一九五八年の委員会で条約化反対の多数意見を書いた Matteson, Freedman の両氏及び Russell T. Maunt 氏の少数意見から成る。そして、多数による委員会意見は、海事法の国際的統一の必要性と債権者に対する衡平をより一層実現した点に認めうる条約の合理性の二つを理由に、一九五七年条約の基本原則並びに当時連邦議会において審議中の船主責任制限法案の承認を説くものである。⁽⁸⁾

以上、二〇世紀初頭に気運を生じ、一九五七年に国際条約として結実した船主責任制限制度の国際的統一は、大西洋を挟む対岸のアメリカにも影響を与えて百年の伝統を有する同国の船主責任制限法を大きくゆさぶり、またかかる法改革の動向の中で、アメリカ海法会が、絶えず積極的にこの改革問題と取り組み、またアメリカ海法会自体としては、

この間に条約の諾否をめぐる激しい内部論争と方針の大転換があったことを概観した。そして、そうしたアメリカ海法会の急激な方針の変更が、いかなる事情があつてのことかについても彼は推測がなされているが、いずれにせよ、この六〇年代にアメリカ海法会が打ち出した国際条約順応の方針は、一九六〇年代後半期に、再度連邦議会を中心に展開される船主責任制限法の改革（人の死傷に関して責任制限原理を否定する改革動向）の中で一層確固なものとなり、続く一九七〇年代へと引き継がれることになるのである。

(2) 一九七六年海事債権責任制限条約をめぐる動き

一九七六年十一月一日から一九日まで、ロンドンにおいて開催されたIMCO（政府間海事協議機関）主催の海事法全権外交会議は、一九五七年船主責任制限条約に代わる新しい国際条約として「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」を正式に採択した（出席国四七カ国のうち、賛成三四、反対零、棄権六）。

この一九七六年のロンドン外交会議に対し、アメリカは、合衆国沿岸警備隊のG. H. P. Bursley海軍少将を代表とし、国務省法律顧問のJohn Crook代表代理を中心とした代表団を派遣し、条約作成の審議に加わったが、最終的には、特に条約案の責任限度額が満足できるものでないとの立場から、採択に関する最終投票において棄権した⁽¹⁰⁾。そして、右会議を終えて帰国したアメリカ代表団は、その後間もなく「責任制限に関する外交会議米国代表団の結論」と題する次のような統一公式見解を発表した⁽¹¹⁾。すなわち、「責任制限に関する外交会議の成果は、我々米国代表団にとって期待はずれのものである。本会議において採択された条約は、二つの本質的な特徴を有している。（すなわち）第一は、本質的に破られることのない責任制限制度が確立され、これにより、船主はほとんどすべての場合に責任制限ができるものとされた点である。第二は、船舶のトン数を基礎に責任限度が決定されるものとされ、その結果、責任

限度は各船舶につき一定となり、事故後の船舶の価額といった予測できない要素により左右されることがないときとされた点である。これは、責任制限の原理に対する正しいアプローチであると確信する。(けだし) 船主は知りえている責任限度額について付保することができるし、また保険者も知りえている自己の危険状態を基礎として保険料を計算することができからである。しかしながら、我々はまた、債権者に対する衡平からこのアプローチが保険の合理的な利用可能性に対応した責任限度額を取り入れることを求めているものと確信する。他方では、会議出席国の多く、特に商船海運が漸く巢立ちはじめたばかりの経済発展途上国は、一層高い保険料が船舶の運航費用全体に及ぼす影響を憂慮して、より一層高い責任限度額を採用することに乗り気ではなかった。

この度の会議で採択された条約は、合理的に付保しうる水準に相当した責任限度額を定めていない。概して、それは合理的に付保することができる(少なくとも米国にとっては)水準よりかなり低い責任限度額を設定している。それ故、本条約は船主の利益を偏重し債権者の利益に反するものである。新条約は、一九五七年条約の締約当事国にとつては何らかの改善となりうるものである。(つまり)新条約は、責任限度額を現行の約二倍程度に増額しているし、小型船の場合にはそれ以上の実質的な増額が図られている。したがって、会議に参加した国の大多数が最終的には条約を批准するかどうかは明らかではないにしても、いずれ将来、新条約はそれなりの支持を集めて発効するものと思われる。しかし、我々は、そこで採用された責任限度が低額であるという理由から最終的な採決において棄権をした。

米国における船主責任制限に関する長年の議論によれば、一八五一年船主責任制限法の背後にある推進力は、もしそうした制定法による権利がなければ、民事責任の制限について何らかの法制度を有している国の船舶所有者と比較して、米国籍船の所有者が競争上不利な立場におかれるであろうということにあるとされる。この論理は、すべて

の船舶がその登録とは関係なく合衆国の管轄水域に入ると、この国の国内法に基づいて認められる可能的民事責任に服することになるという事実が問題にされる。それ故に、これらの船舶の所有者は慎重なる米国籍船の運航者が支払うのと同量の保険原価を負担することになるのである。

我々は、海事債権の責任に関する現行のアメリカ法は時代錯誤のものであると確信している。かりに責任制限の原理が米国の裁判所において引続き適用されるものとしても、それは実質的に修正されなければならない。我々は、新条約が確立する責任制限の方法が法技術的に健全であり、かつ米国が新しい船主責任制限立法を企画する場合に良い模範となるものと確信する。そして、その立法化に当っては、船舶所有者と債権者の利益につき公正な均衡がとれるだけの十分に高い責任限度額を用意する必要があることはいうまでもないところである」。

翻って、一九七六年海事債権責任制限条約に対する米国海法会の動きをみるならば、同会は、一九七二年から始動する万国海法会（CMI）を中心とした一九五七年年約改正の成り行きを逐次フォローしていたが、一九七六年五月七日の米国海法会年次総会において、前年の一二月にIMCOが採択した「海事債権についての責任の制限に関する国際条約のための草案」を、第六条の規定を除いて（第六条については代案を支持）、全会一致で承認し、⁽¹²⁾また十一月のロンドン会議に対しては、米国代表団の法律顧問として、同会前会長でCMIの副会長の職席にあった Authur M. Boal 氏を派遣することを決めた。そして、ロンドン会議の終了後、米国海法会は、時を移さずに、同会の専門委員会である Committee Limitation Liability（委員長 Mr. Richard Palmer）と Committee on the Comité Maritime International（委員長 Mr. Arthur M. Boal）とを合わせた特別合同委員会（Joint Committee of the Comité Maritime International and Limitation of Liability）を新たに設置し、新条約に対する検討の体制を整えた。そして、右合同委員会は、特に国務省側から一九七六年年約を上院に提出する意向はほとんどない旨の報告を受けた事情及び⁽¹³⁾一九七八年三月二五日の段階で新条

約が未だどの国によっても批准されていない状況と、ロンドン会議米国代表团による一九七六年条約を大筋において評価する公式意見とを勘案し、七六年条約に基本的に則した形での米国独自の船主責任制限法を作成する方向で、特別の起草委員会⁽¹⁴⁾を設けた。そして、右船主責任制限法起草委員会は、二年有余の歳月をかけて、船主責任制限法改正案の原案を練り上げ、これを一九七九年五月二日のCMI・責任制限合同委員会会議に提出し、票決に付した結果、賛成多数(賛成二一、反対二、棄権一)で承認された⁽¹⁵⁾。

かくして、一九七九年五月四日、ニューヨークで開催された一九七九年米国海法会年次総会においては、米国海法会特別委員会の案になる船主責任制限法草案が (Majority Report 多数意見報告書) として提出され、決議に付された結果、賛成多数 (反対二、保留二) により原案通り採択された⁽¹⁶⁾。

なお、右総会に提出された「CMI・責任制限合同委員会報告書」(M.L.A. of U.S. Doc. No. 619) は、Majority Report⁽¹⁷⁾である、合同委員会の船主責任制限法改正案に並べて Mr. Arthur Abarbanel の反対意見を Minority Report として掲げている。また、Majority Report には、責任制限法の改正案と併せて、連邦民事訴訟規則の「海事及び海事債権に関する補充規則F」(Rule F of the Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims of Fed. R. Civ. P.)⁽¹⁸⁾の改正案も提示している。

(1) 重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一六二頁以下参照。

(2) M.L.A. Doc. No. 450, 4748 note 1.

(3) ブラッセル会議後間もない一九五七年一〇月二八日、同会議米国代表団長 Clarence G. Morse 連邦海運局長が、一九五七年条約はアメリカにとって受け入れられる内容のものであるとの個人的見解を発表し、次いで、翌十一月一八日には、ブラッセル会議代表団の公式見解として、一九五七年条約はマドリッド条約案に比較して優れ、現行法以上に合理的である旨が報告された。M.L.A. Doc. No. 418, 4252-4253. なお、こ

の公式見解の理由づけについては、重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一六八頁註(13)参照。

- (4) 連邦海運局の船主責任法要綱案作成は國務省の要請に基づくものであり、それは、一九五八年二月以降の時期に完成したものと推測される。こうした行政府サイドの動きに対応してアメリカ海法会にどのような動きがあったかを追えば、海法会は、まず一九五七年二月一日、連邦海運局長に対し、海法会が一九五七年条約の検討のため最善を尽くす用意と協力のあること、及びもし海運局が何らかの国内法案を準備せる場合には海法会に対して提示されたき旨の書面を手渡した。これに対し、翌年一月二六日、海運局長から海法会に宛て、海運局はすでに國務省の指示に基づき条約を採り入れた国内法の立案作業に取り掛っており、いずれ法律要綱案が纏まった段階においては、それを「精練 (refinement)」すべく海法会にも照会する旨が返答された。MLA Doc. No. 418, 4254-4255.

- (5) MLA Doc. No. 450, 4748.

- (6) 一九五八年の船主責任制限委員会の報告書は、MLA Doc. No. 418, 4243-4272 に掲載されている。マテソン氏のレポートは、米国法・英国法・条約の三者を逐条的に註釈したものである。ケネディ氏のレポートは、現行米国法と条約とを問題点ごとに検討したもっとも大きな報告である。またフリードマン氏のレポートは、専ら人の死傷損害請求の観点からケネディ・レポートを補足したものである。

以上の多数意見報告に対して、シーヴァー氏の少数意見報告書（これは、ブラッセル会議米代表団員四名のうち三名にあたる E. Robert Seaver, Clarence G. Morse, John Mann の各氏の個人的見解を纏め上げたものである）は、およそ次の点に要約される。① 現行の船主責任制限の原理はもはや社会的・経済的及び司法的に支持されず、責任制限を排斥する立法動向（いわゆる Morse 法案）などを考慮すれば、条約を採用して海運保護を図ることの方がベターであること、② 条約の船舶トン数主義は船舶主義の下で起る船舶の変動や船舶決定の困難性などの問題を解消し、船主と債権者双方の利益が考慮されること、③ 訴訟手続を各国の法律に委ねる条約は訴訟問題につき船主の利益を保護することになること、④ 条約は、多数による船舶差押えから船主を保護し、また、船長にも責任制限の利益を拡大することで船主による身代わり責任をなくすること、である。

- (7) MLA Doc. No. 450, 4743, 4853.

- (8) 一九六一年の船主責任制限等特別委員会の報告書は、MLA Doc. No. 450, 4742-4786 に掲載されている。多数意見は、条約や現行法に対する実質的分析のない、単に概括的・簡略に条約支持を表明したにすぎないものである。これに対し、少数意見のレポートは大部である。このうち、マテソン氏とフリードマン氏の各レポートは、一九五八年当時の委員会意見の理由と骨子において大体一致するが、ただ、マテソン・レポートには次のような改革私案の提示がある点が特筆される。すなわち、① 人の死傷に関するトン当り六〇ドルを条約の数额に合わせる、② 人の死傷に関する規定を航海船のみならずすべての内水船 (inland vessel) にも適用する、③ 船舶保険者にもその被保険者（船主）と同一の責任制限権を認める、④ 債権者に対し支払をなした船主は、基金に対する債権者の権利を代位取得できるとする。以上の四点からなる代案

である。

また、マウント氏のレポートは、海上災害から生ずる権利と責任について国際的統一を図ることには賛成するが、伝統ある現行法の正義と
衡平の原理も犠牲にすべきではないとの立場（＝多数意見に部分的反対の立場）から、物的損害に関する責任基金を設定し、かつ人身損害に
関する基金を増加するという現行法の枠内での改正で十分である旨を主張する。

- (9) アメリカ海法会の翻意の理由については、重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一七〇頁註(26)参照。なお、一九六一年のアメリカ海法
会船主責任制限等委員会報告書との関係では、少数意見を書いたフリードマン氏が、右委員会結論がその構成メンバーと密に関係のある点を
指摘する。すなわち、同委員会は、多数意見派のうち九名が船主側代表、一名が政府及び船主側代表者であり、残りが、少数意見派の荷主側
代表と労働者・死傷債権者代表各一名であったとし、多数意見はそうした委員会における数の支配による結果にはかならないとする。MLA
Doc. No. 450, 475. また、ギルモアIIブラックは、一九五七年条約に対するアメリカ国内の態勢が一転した理由として、多くの場合に現行
法を上廻る大きな責任基金を要求する点が条約反対の理由であったものが、責任制限制度に対する無為無策が議会による同制度の完全廃止に
つながるとの危惧から、条約支持に逆転させたと推測する。Gilmore & Black, op. cit., pp. 823-824 (\$10-4 (a)).

- (10) アメリカのほかに、棄権した国は、フランス、ギリシャ、インドネシア、スイス、イランであった。なお、フランスの棄権の理由は、自国
の提案のほとんどが受け入れられなかったことへの不満によるものとされる。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
五九三号一〇頁。

(11) David R. Owen, Esq., Limitation of Liability in a State of Flux, Dynamic Aspects of Maritime and Offshore Liability (1978), Appendix II.

- (12) MLA Doc. No. 597, 6515.

- (13) MLA Doc. No. 606, 6671, MLA Doc. No. 615, Donovan, The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability, 53 Tulane
Law Review (1979), at 1044.

- (14) 起草委員会は、Mr. Richard W. Palmer (Limitation of Liability 委員会議長) を委員長とする一四名の委員で構成される。そのほぼ全員が
合同委員会のメンバーから選出されており、その顔触れからみて各界の意見が反映されるべく人選されている。委員の顔触れについては、
MLA Doc. No. 618, 7003, MLA Doc. No. 619, 19, Annex II 参照。

- (15) MLA Doc. No. 618, 7001.

- (16) 一九七九年五月の通常総会では、CMI・責任制限合同委員会の議長 Palmer 氏から、船主責任制限法改正原案に関する決議案（本案がす
べての国家の海事法規及び実務との調和を実現するため連邦議会がこれを審議すべく提出されるという趣旨の決議案）が読まれ、次いで、合
同委員会の改正原案に対して反対の意見書を提出していた Arthur Abarbanel 氏（合同委員会委員。同氏は、労働組合側を代表し、人身事故

の原告側で訴訟活動をすること（知られる）に対して理由説明の機会が与えられたと採決に入った。結果は、Mr. Abarbanel, Mr. Carl Schumacher, Jr. (ニール・オリンズ港灣) が反対し、Mr. Benjamin W. Yancey (合同委員会委員) が棄権の意思を表明した。Abarbanel 氏の反対発言は、同氏の「反対意見報告書」——後註(17) 参照——のポイントを述べたもので、次の四点にわたる。

- (1) 船主責任制限は時代錯誤の制度であり、今日、海上危険は保険制度で十分にカバーされていること、(2) 原案の第四条（責任制限を妨げる行為）の規定は債権者にとって問題であり、過失の如何にかかわらない厳格責任を採用すべきこと、(3) 責任限度額が、特に曳船・モーター・グアイルなど小型船舶との関係で不十分であること、(4) インフレーションに対応する規定が必要であること、および、(5) 船員は、金儲けの事業をする船舶所有者と異なり、生活費を稼ぐ一介の労働者であり、責任制限を適用すべきではないこと（ただし、最後の理由は、採決終了後に発言されたものである）である。MLA Doc. No. 618, 7004-7009. また、総合におけるもう一人の反対主張者、Schumacher 氏の理由は、(1) 責任制限は本来的に不衡平であり、歴史的意味しか有しないものであること、(2) 貨物に対する責任制限はともかくも、船員その他の人（特に労働者である船員を強調する）の死傷のリミテーションは許されるべきでないこと、に要約される。MLA Doc. No. 618, 7006.

(17) Abarbanel 氏による「少数意見報告書」の内容を以下に紹介しておく。その理由説明の理解を容易にするため、論拠を五点にまとめ、かつ要約を示すことにする。「第一の反対理由は、責任制限の觀念が時代遅れであり、その有要性を失なうに至っている点にある。そもそも、船主責任制限は、海運が初期の段階でかつ適切な保険が入手できなかった時代に登場したのであり、米国の一八五一年法も、海運が揺籃期で生存競争に懸命の時代に制定されたものである。それは遠い過去の時代のことであり、現代の海運産業はさようにひよわな産業ではない。海運及び保険産業は、現在の経済社会において確固たる地位を築き上げており、船舶の運航により生ずる損害について被害者に対し十分な補償を与えられるだけの経済基盤を備えており、また大きな海難事故の危険に対して適切・十分な保険を利用することもできる。近年の主要な海難事故の状況を一覧するとき（合同委員会報告資料の Annex I-D は、一九六三年—七六年迄の主要海難事故は一覧表にする）、たとえ責任制限をせよとも海運産業が債権額の金額を支払えたであろうことは明白である。責任制限を必要とするような海難事故は多くはないのであり、むしろ事実はその逆であるといえる。また重大な海難事故の場合にでも全額支払が海運業にとり経済的災厄になるはずはない。鉄道や自動車産業は無制限責任でも存命しており、海運業もそれができないことはない。

第二の反対理由は、第四条の規定が債権者からみて問題が多く、むしろ基金の増加に加えて船主の厳格責任を採用すべきである点である。第四条「責任制限を妨げる行為」は、責任制限がほとんど破られることがないという行為の基準を定めており、これは責任基金の増加と引き換えに採用されたものにはかならない。この新しい基準は、損害が発生することを認識した、損害を生じさせる意図又は重大な過失の要素を必要とするもので、債権者にとって、その証明ないし確定は極めて困難なことである。恐らく裁判所は、新しい基準の解釈にあたりそうした苛酷な結果を許すはずはないし、また、そうした困難なことを軽減するためにいわゆる推定悪意 (constructive notice) に訴えることになるであ

らう。さらに、この新しい基準は、貧しい家計や生活の業務に従事する一定の船主に資するものとなる。けだし、彼らは船舶を非安全で危険な状態のまま航海を開始するからである。いずれにせよ、実際の観点からして、基金の増加と交換に、責任制限を打ち破るのに困難な基準を設定する必要性はないのである。債権者にとっては、新しい基準を基金の増加と引換えに、船主がその介在する行為と関係なく法定の責任額につき責任を負わせられる厳格責任を課された方が、一層気に召すであらう。

第三の反対理由は、責任基金のサイズがなお不十分・不適切である点である。現行船主責任制限法は、もし債権者の補償のために十分かつ適切な金額で責任基金を増加させなければ、必ずや葬り去られることになることは誰もが知っている。基金は、現行法と比較すればかなり増大しているが、なお、債権者にとり十分なものではなく、特に、海難の多くの例にみられるごとく、積量の小さい小型船に多勢の船員が乗り組んでいるというケースにあつては、もっと大きな基金が必要とされる。多数意見では、種々の方式が検討された末に基金の規模を船舶のトン数を基礎として決定する方式を採るものとしたが、船舶に乗り組む船員の員数が考慮されるべきである。曳船やドリルリグがこの適例であり、それらはトン数が小さく、その割合にかなり多数の船員が乗船しており、しかもそうした船舶は統計上も明らかになように重大な海難事故が多発する海域にあつて活動しているのである。完全なる海難に関連した船舶の場合に、平均の船員数は四〇名から四五名である。草案の方式でみれば、船舶を一万トンと仮定した場合に四五名の船員全員が死亡した場合の最高責任基金は、船員に関する追加基金を含めて一、五五〇万ドルであり、船員の追加基金なしでは一、一〇〇万ドルとなる。いずれにせよ、不十分な金額であり、より積量が小さく一二名から三五名平均の船員を乗り組ませてどこでも走る曳船やドリルリグの場合には一層不十分な金額であることが明らかである。皮肉にも、三〇万トンもある大型船の場合にはオートメーション化で常に一万トンの船舶より少人数の船員で足りるから、一層大きな基金を利用することができることになる。これも、基金がトン数だけを基礎にしていることからくる別のかたちの不均衡である。

第四の反対理由は、インフレに対応する規定がない点である。いうまでもないが、人の価値は増大しており、生命の喪失に対する損害賠償額の確定のために用いられる尺度は変化しました拡大している。その観点で、インフレを考慮する必要があるが、法律の中にインフレに関する定額を規定することが重要である。一般に、重大な海難事故が原因となつて法の変更が行なわれるものであれば、ごく近い将来、現在の責任基金を満足とする人でさえその不十分なることを知らされることになる。

第五の反対理由は、第一条「責任制限権者」は余りに多くの人に対して責任制限の利益を授与しており、責任制限法の立法の目的を逸脱している点である。」

(18) MLA Doc. No. 619, 7084-7086. 「連邦民事訴訟規則 補充規則F」の改正案については、本稿第四章において検討する。

三 米国海法会「船主責任制限法改正案〔一九七九年〕」の検討

米国海法会による責任制限法改正案は、今や法の原理において時代遅れのうえ、その構造・内容も粗雑で貧弱な現行船主責任制限法を廃止し、海上事故の債権者及び船舶所有者にいわゆる *Concursus* (訴訟の集中・併合) の便益と海上災害後の公正かつ衡平な基金の分配を受けうる權益を維持させながら、なお一層債権者のために適切な基金を提供しようとすることを、その改革の主眼としている。つまり、米国海法会の「CMI 及び責任制限合同特別委員会」の多数意見は、責任制限の觀念が海上被害者及び船舶所有者等の双方の權利を最も有効かつ衡平に保護する方法であるとの責任制限肯定論に立った上で、海法会改正案の責任制限構想は、すべての財産をして法律の規定するところに従い基金形成のため単一の裁判所に集中・併合せしめ、裁判所が債権者に衡平かつ公平に基金の分配を行なうことができるようにするから(故に、責任制限の廃止を説く見解は、この *Concursus* のもつ衡平という重要な特色を看過していると指摘される)、一段と債権者保護を実現させたものであると自負する。ただし、米国海法会は、従来多くの責任制限反対論者が指摘してきた事故発生後の船価に基づく責任制限基金設定方式の不合理性については、卒直にこれを認め、諸外国との法の統一化をも図って、改正案は、国際条約の採る船舶トン数を基礎とした基金設定方式に切り換え、しかもその責任の金額については条約上の金額を上廻る金額を設定することにした。

ところで、米国海法会の責任制限法改正案は、全一カ条文からなる。いまその正文タイトルから改正案の全容を現わせば、責任を制限することができる者(第一条)、制限されるべき債権(第二条)、制限から除外される債権(第三条)、制限を妨げる行為(第四条)、反対債権(第五条)、責任の限度(第六条)、旅客の債権についての責任の限度(第七条)、基金の形成(第八条)、責任制限基金が形成されない場合の責任の制限(第九条)、基金の分配(第一〇条)、および

他の訴訟の制限（第一条）、である。したがって、米国海法会改正案は、立法の体裁上からも一九七六年海事債権責任制限条約をベースにして作成されたことは明白であるが（一九七六年条約は、全五章二三カ条文から成り、第一条から第一五条までが責任制限に関する実質的規定である。条文の配列上、海法会改正案の第一条乃至第七条は七六年条約と同一であり、第八条以下は、条約のそれぞれ第一条・一〇条・一二条・一三条に相当する。）、しかし、米国海法会改正案は、以下の考察によって明らかのように、いくつかの点で国際条約とは本質的に相違する部分も有しており、この点で、米国海法会が国際条約と協調する方向を選択しながらも、国際条約に内在する不都合・不十分・不明確なる点について、米国の独自の立場を慎重に考慮しながら解決を図り、より合理的な責任制限制度を作り上げようとする意欲がうかがえる。

次に、米国海法会改正案を現行船主責任制限法（46 U.S.C. §181 et seq.）との関係でいえば、現行法の第一八三条及び第一八九条は全面廃止され、第一八四条は実質的に改正案の第一〇条一項中に包摂され、また第一八五条は一部分を削除し残余部分を修正の上改正法に包摂した。また第一八六条は責任制限権者の範囲を一層拡張すべく修正され、第一八七条はそのまま保留し、第一八八条は改正案の第一条二項で「any ship」と書き直された。またこのほかの現行法の規定として、第一八一条（不明告の高価品に対する船長・船主の免責を規定する）、第一八一条（“Fire Act”と通称され、船舶火災損害に対する船主の免責を規定する）、及び第一八三c条（R. S. §4283B: 旅客の死亡・傷害につき過失に関する責任を制限する特約の無効を規定する）、第一八三b条（R. S. §4283A: 人の死傷につき請求及び訴訟提起の期限を制限する）の三カ条文については、米国海法会の合同委員会の法改正作業の対象外とされており、船主の責任の制限に関して規定する本改正案を構成するものとなっていない。⁽¹⁾

（一）責任制限主体

第一条「責任を制限することができる者」

一、以下で定義される船舶所有者及び救助者は、第二条に掲げる債権につき、この法律の規定に従い、その責任を制限することができる。

二、「船舶所有者」という語は、船舶の所有者、いかなる種類の傭船者、管理人又は運航者をいう。

三、「救助者」とは、救助活動に直接に関連する業務に従事している者をいう。救助活動とは、第二条一項の(d)号、(e)号及び(f)号に定める作業を含む。

四、この法律において、船舶所有者の責任とは、船舶自体に対して提起された訴えについての責任を含む。

五、この法律に従い制限されるべき債権についての責任の保険者は、被保険者と同一の本法による利益を享受することができる。

六、責任の制限を主張することは、責任を認めたこととはならない。

Section 1. *Parties Entitled to Limit Liability*

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Act for claims set out in Section. 2.

2. The term "shipowner" shall mean an owner, any type of charterer, manager or operator of any vessel.

3. "Salvor" shall mean any person rendering services in direct connection with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Section 2, paragraphs 1 (d), (e) and (f).

4. In this Act the liability of a shipowner shall include liability of the vessel in an action brought against her *in rem*.

5. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with this Act shall be entitled to the same benefits of this Act as the assured.

6. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

本条は、責任制限の主体（責任制限権者）を定めた規定である。現行一八五一年船主責任制限法は、責任制限を主張できる者として、船舶所有者（第一八三条）及び裸傭船者ないし船舶賃借人（第一八六条）を掲げる。これに対して、一九

五七年船主責任制限条約は、責任制限の利益を享受しうる者の範囲を拡げ、船舶所有者、すべての傭船者（船舶賃借人、定期傭船者、航海傭船者を含むものと解されている）、船舶の管理人・船舶の運航者、及び海上被用者たる船長・乗組員その他船舶の所有者等の被用者でその職務を行なっている者、としている（第一条(1)、第六条(2)）。一方、一九七六年海事債権責任制限条約は、一九五七年年約をベースにしつつも若干規定様式を変えて、責任制限の主体を次のように定めている。「第一条 一 以下で定義される船舶所有者及び救助者は、第二条に掲げる債権につき、この条約の規定に従い、その責任を制限することができる。二 船舶所有者という語は、海上航行船舶の所有者、傭船者、管理人及び運航者をいう。三 救助者とは、救助活動に直接に関連する業務に従事している者をいう。救助活動とは、第二条一項(d)号、(e)号及び(f)号に定める作業を含む。四 第二条に規定する債権についての請求が、その者の作為、不注意又は過失について船舶所有者又は救助者が責任を負うべき者に対しなされた場合には、その者はこの条約に定める責任の制限を援用することができる。五 この条約において、船舶所有者の責任には、船舶自体に対して提起された訴えについての責任を含む。六 この条約の規定に従い制限されるべき債権についての責任の保険者は、被保険者自身と同一の限度においてこの条約による利益を享受することができる。七 責任の制限を主張することは、責任を認めたこととはならない。」

米国海法会改正案は、右の一九七六年条約に則したもので（ただし、条約第一条の第四項に相当する規定はない）、現行船主責任法が船舶所有者のほか裸傭船者などいわゆる一時的船主（owner pro hac vice）のみを責任制限権者とするのに対して、(イ)救助者 (ロ)すべての傭船者、管理人又は運航者 (ハ)保険者、の三つのカテゴリーでその範囲を拡張している。ただし、米国海法会改正案には、一九七六年条約と全く相違する点がある。米国海法会案が、船長その他の乗組員を責任制限権者から除外している点である。

そもそも、一八五一年船主責任法は船舶所有者及びいわゆる看做し船主（第一八三条、第一八六条参照）のみが責任

制限の利益を有するとしており、また、船主責任制限法の立法趣旨について、アメリカ法は、伝統的に、潜在的危険の極めて大きい海運業を保護し船舶投資を勧奨することにあるとしてきたから、単なる海上の被用者にすぎない船長その他の乗組員は、そうした船主責任制限法の利益を享受できないとして疑われることはなかった。⁽²⁾

一方、船主責任制限に関する国際条約は、一九五七年ブラッセル条約（正確には、一九五五年のマドリッド条約草案）において、初めて船長その他の乗組員等に対して責任制限権が拡張され、一九七六年条約も「その者の作為、不注意又は過失について、船舶所有者又は救助者が責任を負うべき者」が責任制限をなしうるとして（第一条四項参照）、一九五七年条約と同様に船長・海員その他の被用者に責任制限の利益を認める趣旨を規定した（ただ、一九七六年条約の規定は、一九五七年条約が「船長、乗組員……被用者」と明記するのと異り、一般的な表現で規定をしている）。

ところで、このように国際条約が、海上企業者以外の者にその適用を拡張した理由としては、もし船長その他の被用者が一般責任原則に服して無限責任を負わされることになれば、船主から責任制限を抗弁とされた債権者が直接の不法行為者である船長等に対して債権の支払を請求することになり、然らば、事実上船主がこれらの者に代って請求金額を支払わざるをえないことになるから（さもなくば、船主は船舶のマニングの必要条件を充足できなくなる）、結局は、船主は責任制限の利益を失うのと同様の結果になる、と説明される。⁽³⁾しかし、海上被用者に責任制限の利益を享受させることは、理論的には不合理であり、この点、米国の学説にかねてより強い反対意見があるところである。いま、その理由を整理して示せば次の通りである。すなわち、(イ) 船主責任制限に関する伝統的根拠は、可能的責任の大きい海運業の危険資本を保護することにあるとされるが、責任制限の利益を船長その他の乗組員に拡張することが船員を海に赴かせる（seamen go to sea）ために必要という訳ではないし（それどころか、現在において海上労働者は供給過剰の状況にある）、またそうした責任制限権の拡大は船長等の海上被用者を受益させるだけであるから、そもそも船主責任制限の法原理

に適合しないこと、⁽⁴⁾ (四) 船長等に責任制限の利益を拡張する考え方の論拠 (「船主は、事実上船長等の債務につき支払を余儀なくされるから、自ら責任制限しても意味がなくなることは、債権額が小さな場合ならともかく、莫大な債権額が生ずる大事故の場合には (かかる場合にこそ責任制限が重要な意味をもつ)、まず債権者が船長等個人を相手に訴えを提起するかが疑わしく、かつ、船主が誠実に肩替りをするかも疑問であること、⁽⁵⁾ (イ) 船長その他の乗組員をして安全な運航を心掛けさせるものは、過失行為によって負傷し又は解雇されるという危惧であり、無限責任という脅威ないし責任負担の危険によるものではないこと、⁽⁶⁾ (ニ) 責任制限の観念は、自らの懈怠によって惹起した損害については無限責任を負うべしとする一般原則に背反するが故に、徒に有限責任を拡大すべきではなく、特に、不法行為請求権者に対して適切な補償をなそうとする傾向が強まりつつある点を考慮すれば、責任制限原則の拡大化によって善意者の財産回復を妨げることは許されるべきでないこと、⁽⁷⁾ (ホ) 船長等に対する責任制限の拡張は、船主により商業的な保険対処の可能性や国際海上運送市場における競争力の保証となるものではないこと、⁽⁸⁾ などである。

以上のように、米国学説は、責任制限の利益の船長等に対する拡大問題については、あくまで理論で押し通す考え方をしている。⁽⁹⁾ 米国海法会の船主責任制限法特別委員会においても、一九七六年条約第一条四項の「その者の作為、不注意又は過失について船舶所有者又は救助者が責任を負うべき者」とは、船長・士官・乗組員のほかに、独立した造船所 (shipyards) や海事検定人 (marine surveyors)、船主のポート・エンジニアなどにも適用が及びうる余りに広範な文言であり、そうした者の行為についてまで責任制限を認めるとなると船主は堪航能力ある船舶を提供する義務を免れうることになるなど国内法として到底受け容れ難いとされて、改正案から削除することになっている。⁽¹⁰⁾

(1) 船舶所有者 (owner)

現行の船主責任制限法は、船舶の所有者 (the owner of any vessel) の責任が一定の手続の下に制限されることを規定し

ており（第一八三条）、したがって、同法上責任制限の権利ないし利益を享受できる者は、第一に、船舶所有者（owner）である。船主責任制限法は「船舶所有者」の概念を定めていないが、同法が船舶所有者のほかにいわゆる傭船者に対しても同一の保護を与えていること（第一八六条参照）は、法の広範な適用が立法者の意志であると理解されるから、船舶所有者なる語義もこれをリベラルに解釈してよい。米国の判例も、責任制限法を制定した立法府の意志、即ち海運投資家をしてその企業危険を覚悟のうえ投下した資本額を超える損失に対する責任を免除し、以て海運企業投資を鼓舞せんとする立法目的を阻害することのないよう、広義にかつ通俗的意味において解釈すべきものとしている。⁽¹¹⁾そして判例によれば、責任制限法上の船舶所有者であるかどうかは、船舶について所有権ないし支配権を有するが故に責任があるとされる者であるか否かにかかる⁽¹²⁾とされ、かつその場合に、完全無欠な（full）権原や利益又は支配が存在することは所有に関する必要条件ではないとされる。

ところで、現行の一八五一年船主責任制限法は、すべての「船舶」（vessel）の所有者に対して適用されるものであるから、まず、「船舶」の概念について明らかにする必要がある。

アメリカ法上、「船舶」なる語については、合衆国法典に「船舶」とは、水上の輸送手段として使用されまたは使用しうるあらゆる種類のクラフトないしその他の人工物を包含する（U.S.C. §3）と一般的な定義規定があり、また、米国海事法学の最高權威である Gilmore & Black によれば、船舶とは「水上において何かを輸送することができる浮揚構造物」と概念づけられている。⁽¹³⁾次に、船主責任制限法にいう「船舶」（vessel）の概念については、一八五一年の原法以後、一八八六年、一九三五・一九三六年の各改正法によって、その範囲が修正されており、かなりの変遷がみられる。特に、一八八六年六月一九日の改正法第四条（現行法第一八八条）は、原法が運河船・艇その他河川又は内水航行に供される船舶には適用されないとしていた立場（原法第七条）を改め、船主責任制限法の利益は「すべての航

海船及び、運河船・舩を含む湖川又は内水の航行の用に供される一切の船舶」(all seagoing vessels, and also to all vessels used on lakes or rivers or inland navigation, including canal-boats, barges and lighters) に対して適用されるものとした。しかして、このような議会による法の適用範囲の拡張並びに当時における連邦最高裁判所判決の船主擁護志向をうけて、一九一五年のヴァージニア連邦地裁判決 The Aloa⁽¹⁴⁾ は、改正前の一八五一年法について初期の責任制限法判決の一つである The Mamie⁽¹⁵⁾ が、五一フィートのレジャー用ヨット (steam pleasure yacht) について、同船の活動範囲が一定地区・同一の港にとどまり一般の解釈では海商 (maritime commerce) に従事するとはいえないとの理由で責任制限の適用を否定していた考え方を一八〇度転換し、四五フィートのモーターボートに対して責任制限法の適用を認めた。そして、この The Aloa 判決に続く二〇世紀前半期の一連の連邦下級裁判所判決は、同様に、船主責任制限法がヨット、モーターボート、スカウなどいわゆるレジャーボート (快遊船)⁽¹⁶⁾ に対して適用されるものと拡張解釈をし、連邦最高裁もまた、船主擁護路線の最終判決として知られる一九四三年の Corryell Phipps (The Seminole)⁽¹⁷⁾ 事件において、そのような連邦下級審裁判所の法解釈を容認した。

その後、船主責任制限法は、一九三五年八月二九日、人の死傷損害について改革の大斧が振り下ろされ、「航海船」(seagoing vessel) の所有者は、死亡又は人身傷害の損害の支払に充てるため船舶のトン当り六〇ドルによるミニマムファンドを形成すべきこととされ (第一八三条(b)、翌年一九三六年六月五日の改正法では、先法でトン当り六〇ドルの基金形成を必要とする「航海船」とは、レジャー用ヨット (pleasure yacht) をはじめ、曳船・被曳船・漁船・油槽船・運河船・スカウ・舩などを含まない概念であることが明記された (第一八三条(f)) 結果、それ以後の米国判例は、議会の法改正の意図は、プレジャーボートをすべての「船舶」の所有者に責任制限権を付与する第一八三条(a) による保護の中に含ましめることにあると理解し、プレジャーボートの所有者に対して事故発生後の船価に基づく責任制限を認めているのである。⁽¹⁸⁾

かくしてアメリカ法上、船主責任制限法上の「船舶」の意味は、プレジャーボートのほか各種の内水船を含んだ広汎な概念として理解され、しかもこの点につき今日まで連邦議会による何らの立法的修正もなされていない（一九五七年条約の原理を基礎に立案された一九六一年、一九六二年及び一九六三年の船主責任制限法改正案もプレジャーボート・内水船を包含したものであった⁽¹⁹⁾）。しかし、特に「プレジャーボート」に対して船主責任制限法を適用することに関しては、一つに、それが船主責任制限法の立法趣旨（「米商船海運の保護奨励」から逸脱し、また、船主自身の故意・過失の立証を不可能なものとする（けだし、事故は船主が乗船する中で発生するため）として、ギルモア・ブラックなどの学説によって酷しい批判がなされていた⁽²⁰⁾）は、船主責任制限法に好感をもたない裁判官・弁護士から格好の攻撃目標とされており、現行米船主責任制限法の機能を阻害する欠陥の一つとして、つとにその立法改革の必要が指摘されているのである⁽²¹⁾。

翻って、国際条約に目を転じて「船舶」の概念をみるに、一九五七年条約においては、責任制限を主張できる「船舶」の概念について特別に一条文をおいているわけではないが、同条約はいわゆる海上航行船舶＝航海船（sea-going ship）を適用対象としており（前文、第一条二項、第八条）、したがって、内水のみを航行する船舶は条約の適用範囲外にある。ただ一九五七年条約は、航海船以外の船舶については各国が航海船と看做すことができる権利を留保することとして、各国内法にその取扱いの決定が委ねられている（第八条）。次に一九七六年条約は、やはり一九五七年条約と同様「船舶」についての一般的な定義規定はないが、責任制限権者たる船舶所有者概念との関係で「船舶所有者という語は、航海船（sea-going ship）の所有者・備船者・管理人及び運航者をいう」と定め（第一条二項）、また各国法は、内水航路の航行を目的とする船舶及び三〇〇トン未満の船舶については独自に責任制限制度を定めうる旨を規定する（第十五条二項）。したがって、右の二カ条文を総合すれば、一九七六年条約もまた、「航海船」のみを適用対象とし、また三〇〇トン未満の小型船舶の取扱い方に関しては各国内法が条約を変更できるもの（各国内法が条約と別個の規定をなさない場

合には条約が適用される」とする趣旨に理解できる。⁽²²⁾ ただ、「航海船」の意義については、両条約上これを明確にする規定がなく、また、アメリカ船主責任制限法（第一八三条(b)項又は(f)項）上も「sea-going」なる不明瞭な語をめぐって議論のあるところであるが、⁽²³⁾ 国際条約に關していえば、別段損害が公海上で発生したものであることを要件とされるわけではなく、また実際上も責任制限訴訟となる損害の多くはむしろ港湾及び内水航路のような船舶が輻輳する水域で発生するものであれば、航海船の意義は広く航海する目的を有する船舶を意味するものと解される。⁽²⁴⁾ したがって、結論として、国際条約はいわゆる「プレジャーボート」を明確な形で適用排除するものではない。⁽²⁵⁾ （ただし、一九七六年条約によれば、船主は三三万三千SDR（約四三万ドル、一SDR＝一・二八六二六米ドル（一九七九年三月）のミニмумファンドを設定せねばならないから（第六条一項(a)・(1)）、プレジャーボートの場合には実質上責任制限の意味が失われる結果にはなる）。

ところで、米国海法会改正案は、プレジャーボートについて船主責任制限法の適用を排除または禁止していない。ただ、米国海法会がそうした最終結論に到達するまでには少なからぬ論争があり、起草委員会段階では、プレジャーボートに責任制限権を付与するか否かの点について遂に結論をまとめるまでに至らなかった。それ故、第一条二項の「船舶所有者」の定義規定については「The term "shipowner" shall mean an owner..... of any vessel [except pleasure craft]」と「」付のままで、最終的決定を合同特別委員会及び総会に委ねられることになり、そこでの審議の結果、原案中の「プレジャーボートを除く」(except pleasure craft)なる括弧部分は削除されて、従来の判例法どおりにプレジャーボートを含め一切の船舶を責任制限船舶とする形で落ち着いた。⁽²⁶⁾ ただし、一九七六年条約について述べたと同様に、改正案は、人の死傷及び財産損害ともに高額のミニмум・ファンドを設定しているから、プレジャーボートはほとんどの場合に実質上責任制限の利益を受けることはないことになる。しかし、それはそれとして、このような海法会改正案については、今日なお、プレジャーボートに対し船主責任制限法を拡張すべきでないとする反対論が依然根強く主張

されているのである。⁽²⁷⁾

次に、一九七六年条約は、エアークッション艇 (air-cushion vehicle) 及び海岸又は海底下層土の天然資源の探査又は開発のために建造された浮プラットフォーム (floating platform) を適用対象外とし (第一五条五項)、また、ドリリング・シップ (drilling ship, drill ship) については、当事国の国内法が本条約で規定しているより高い責任限度を設定している場合、又は、ドリリング・シップについて別の責任制度を定めている国際条約の当事国となっている場合には、本条約を適用してはならないとする (第一五条四項)。ドリリング・シップについては、一九七六年条約に特別の定義はないが、海床又は海底下層土の開発のために掘削を行なう独航能力ある船舶をいい、沖合海底の掘削作業に使用するために特別に建造された海洋構築物とは区別されるべきものである。⁽²⁸⁾ 浮プラットフォームは、特定場所に曳 (押) 航移動された後海底に恒久的に固定されたものは明らかに条約の適用外であるが、それが固定場所まで海上移動される間については船舶となるか否か明らかではない。ジャッキ・アップ・リグ (jack-up rigs) やサブマージブル・リグ (submersible rigs) といった、いわゆるモバイル・ドリリング・ユニット (drilling units, drilling structure) についても、それが海底開発用の海上建造物かそれとも船舶であるか、少なくとも本条約上は明確ではない。⁽²⁹⁾

ドリリング・シップ (掘削船) は、海底の油・ガスの掘削のために建造された新種の船舶であり、その形状・性能面でいわゆる「船舶」の概念の範疇にあるといえるが、現実に海底油田の探査・開発活動には、掘削船以外に、例えば、錨その他の方法で定位置を維持し浮揚状態で掘削作業を行なうセミ・サブマージブル・リグ (半潜式リグ) のほか、海底に支柱を下して掘削作業に従事するサブマージブル・リグ (潜式リグ) やいわゆるジャッキ・アップ・リグなど多種多様な機器・装置が使用されている。これらは、現代の海事技術工学が産み出したものであり、もともと海事法に予想されたものではない。したがって、そうした新しいテクノロジーが法律上の「船舶」といえるかどうかは、さ

しあたり解釈の問題であり、当面する船主責任制限法との関連でも、すでにいくつかの事件において、その「船舶」⁽³⁰⁾適格が争われている。いまこれらの判例を検討する余裕はないが、要するに、沿革的にも船主責任制限法上の「船舶」概念に関してかなりリベラルな解釈をしてきた米国裁判所の基本的立場は、そうした新たなテクノロジーに対しても変らず維持されていると評することができる。最近のテキサス連邦地方裁判所判決 *Matter of SEDCO, Inc.*, 543 F. Supp. 561 (S.D. Tex. 1982) 事件では、従来の米国判例において「船舶」概念の基準とされてきた要素を、(イ)輸送を意図して建造されたものであること (ロ)海岸海床に恒久的に固定されたものでないこと (ハ)海上危険にさらされるものであること、の三点に集約し、セミ・サブマージブル・リグが責任制限法との関係で船舶であると判決している。因みに、アメリカ法における「船舶」の概念は、船主責任制限法以外の海事制定法に関しても極めて柔軟に構成されており、一般に「クラフトが建造された目的およびそれが従事する業務」を主なファクターにしながら、ドリリング・シップはもとより、サブマージブル・リグ、セミ・サブマージブル・リグ、ジャッキ・アップ・リグなどに、「船舶」の法的性格づけをしている。⁽³¹⁾

米国海法会改正案は、その法律において「船舶」の概念について特に限定をしていないから、当然にその一般概念による船舶をいうということにもなるが、この点、米国海法会の特別合同委員会は、改正案の第六条(責任の制限)に關係した小型船の乗組員の人身損害に対する補償の検討に当り、その典型例としてモーバイル・オフショア・ドリリング・ユニットを考慮に入れた上で責任限度額を設計していることが明らかにされているから、⁽³²⁾米国海法会改正案は、ドリル・シップ、ドリル・バージ、サブマージブル、セミ・サブマージブル、ジャッキ・アップ・リグなどを含めたる責任制限制度を予定したものといえる。

(2) 傭船者 (charterers)

現行船主責任制限法は、「船舶の所有者」(owner of any vessel)が責任制限の利益を享受できるものと定める(第一八三条(a))。しかして、船主責任制限法第一八六条は、「船舶の傭船者が、自己の費用又は調達において、船員を乗組ませ食糧を積み込み、かつ船舶を航海の用に供するときは、船主責任の制限に関する本章の規定の意味においての船舶の所有者と看做される。船舶がそのように傭船されるときは、船舶所有者によって航海の用に供せられるのと同じの方法で責任を負わなければならない(R.S. §4286)」と規定して、船舶の「所有者」(owner)イコール責任制限権者の定理に対して法律上唯一の例外を認めている。

ここにいう「船員を乗組ませ、食糧を積み込み、船舶を航海の用に供する(man, victual, and navigate such vessel)」とは、通例の傭船形態のうち、いわゆる demise charterer (船舶賃借人・裸傭船者)ないし bareboat charterer⁽³³⁾を指すと解され、それ以外の time charterer (定期傭船者)や voyage charterer (航海傭船者)は含まれないものと解されている⁽³⁴⁾。すなわち、船舶所有者から借り受けた船舶(裸の船)に船長その他の船員を雇入れ乗船させ(或いは、船舶所有者から船長・海員付の船舶を提供されて)、本船を一定の期間自己の所有船と同様自由に運用できる管理支配権を持ち、自己の費用と責任において船舶を運航させる裸傭船者・船舶賃借人は、一般的にいわゆる owner pro hac vice⁽³⁵⁾(一時的船主)と同一であると看做されて、当然に船主責任制限法の保護をうけうるが、定期傭船契約は、船舶それ自体に対する契約ではなく、むしろ、船主が雇入れた船長及び乗組員の行為を介して船主が提供する船舶のサービス(service)を受けることを目的とした契約⁽³⁶⁾であるから、定期傭船者は、船主責任制限法の第一八三条にいう「owner」でないことはもちろん、「看做し」船主とされる同法第一八六条の「charterer」でもなく、船主責任制限法の特典に与りえないとするのが、アメリカ法の伝統的・一般的な解釈である。一九五七年条約のブリュッセル会議において、アメリカ代表から発言のあった定期傭船者を排除すべしとの主張も(つまり、条約第六条二項の charter なる語の前に demise なる語を付加せよと

(37)の主張——採択の結果、本提案は賛成五、反対一五、棄権一〇で否決されている、右のようなアメリカ法の事情を背景とした提案と観測される。しかし、傭船者のうち、唯一船舶賃借人（裸傭船者）だけに、船主たる地位を認めるとするアメリカ現行責任制限法の立場は、今日の世界の立法の中でも異例であって、最近の米国学説は、大方これに批判的である。(38)いま、かかる適用拡張論者の説くところによってこの点を若干敷衍すれば、確かに、裸傭船者（船舶賃借人）は、船舶所有者と同様に船舶に対して実質的に資本を投入し、また船舶に関連して第一次的に責任を負うべき立場にあるから（例えば、裸傭船者は船舶の堪航能力につき担保責任を負い、また、いわゆる Jones Act (46 U.S.C. §688)——船員がその使用者ないし使用者の代理人の過失によって人身損害を受けた場合に使用者に対して賠償請求権を有するとする法律——の下で、裸傭船者は船員の身体傷害事故につき船員の「使用者」(employer)として代位責任を負うものとされる)、(39)それ以外の傭船者と全く同一の線上に並べえないが、しかし、現代の海運の實際をみた場合、定期傭船者及び航海傭船者を含めて広く傭船者は、通常、海運経営の中に正規に組み入れられており（すなわち、海運会社はあらゆる船腹需給関係に即応すべく十分に自社船を保有することは困難・不経済であるから、船腹不足の際は定期傭船や航海傭船をもって自社の商船隊を補充・強化するのが常態である）、(40)また、特に、標準契約書式で取引される定期傭船にあっては、船舶運航中の権限及び責任（往々にして経済的利益までも）が定期傭船者の掌中にあること、さらには、裸傭船者ほどではないにせよ、定期傭船者又は航海傭船者もまた責任を負担する場面が少なくないこと（例えば、B/L発行による積荷損害の賠償責任、安全港指定担保義務違反による船体損害の賠償責任など）、(41)や、今日傭船者が自己の可能的損失について船舶所有者と同一の海上保険市場（P・I保険）を利用している経済実態、(42)等々を考慮すれば、独り裸傭船者（船舶賃借人）だけが責任制限の利益を享有とするアメリカ法の立場は、現代の海運（傭船）の実際上不平衡な場面を生み、また、国際条約に従う多数の国家の立法（一九五七年条約の第六条二項にいう「傭船者」(affréteur, charterer)はあらゆる形態による傭船者を含んだ語として理解されており、各国の

国内法も多くそのように規定している⁽⁴³⁾とも不調和をきたすことになるのである。依って、責任制限の利益は広く一切の傭船者に認めるべきが相当である、というのが米国学説の大勢である。

米国海法会改正案は、「いかなる種類の傭船者 (any type of charter)」と広汎な表現を用い、傭船者概念をめぐる長い紛議に結着をつけるとともに、傭船形態による海運経営の実態を是認し、これに対する法の助成を決定している。

なお、一九六一年の第八七議会に提出された船主責任制限法改正法案 (S. 2314) においても、すべての傭船者を包含する概念として、その立法化が図られていた事実があることを指摘しておく。⁽⁴⁴⁾

(3) 船舶管理人・運航者 (manager, operator)

一八五一年船主責任制限法は、船舶の所有者及び「看做し」船主たる船舶賃借人が責任制限の権利を有することを法定している。したがって、上述のように、それ以外でいわゆる定期傭船者・航海傭船者は責任制限権者ではないとされ、これは、実際の海運経営の場で活動している船舶の管理人 (ship manager)、船舶の運航者 (ship operator) の場合にもその例外をなすものではないと解される。⁽⁴⁵⁾

船舶の管理人又は船舶の運航者の概念については、その基礎に在る実際の船舶の管理契約ないし運航契約がかなり多様であるために明確に定義づけることは困難であり、アメリカの学説もこの点に詳しく触れたものがない。米国海法会改正案が模範とした国際条約の規定（一九五七年条約第六条二項、一九七六年条約第一条二項）の場合も、その二つの用語についての定義がなく、条約に倣った各国の国内法の規定における解釈もまた一定していないことが指摘されている。⁽⁴⁶⁾

船舶の管理人又は運航者は、一般には、船舶の運航が自己所有船によるでもなく、また伝統的な概念である傭船の形態で行なわれる場合でもない特殊な契約形態（例えば、船舶経営のノウハウやサービスを売るという取引形態）の中で現われるもので、アメリカの判例によれば、船舶所有者と相手方との間の船舶の管理・運航契約 (management or operating

contract) において船舶所有者から運航者に対し船舶の占有及び支配管理権限が付与され、したがって運航者が船主たる責任を負っているという場合には、船舶の運航者・管理人は、本質的にいわゆる一時的船主 (owner pro hac vice) にあたると構成され、船舶所有者と同様の責任制限権を有するものとされている。⁽⁴⁷⁾ 第三巡回区控訴裁判所による *In re United States* (1959) 事件は、⁽⁴⁸⁾ そうした船舶所有者概念を拡張した判決として有名である。本件は、合衆国海軍のために船舶を運航していた Mathiasens Tanker Industries が惹起した衝突事故につき、合衆国及び Mathiasens の双方により責任制限が主張された。合衆国と Mathiasens との間で締結された本件契約には、それが傭船契約であるとは明記されていなかったが、Mathiasens は、「本船を機装し、維持し、人員を乗組ませ、燃料・食糧を供給し、かつ本船を航行させる」ものとあり、また士官及び乗組員は Mathiasens の命令だけに服するものとされ、また本船は合衆国の指令する役務で運航されるべきものと定められていた。右に対し、裁判所は、初期の最高裁判決 *Thorp. v. Hammond*, 79 U.S. (12 Wall.) 408 (1870) を根拠に、衝突の責任は当然に Mathiasens が負担すべきであるとするともに、責任制限の論理と目的に基づいて Mathiasens は船舶所有者と同一の保護を享有すべきである旨を判決した。

米国海法会の改正案は、まさに船舶所有者としての責任を負うという点で、船舶賃借人 (裸傭船者) と実質的な差異がない他船運用者に対して責任制限の利益を拡大したもので、特に大きな意味をもつ改正ではない。

(4) 救助者 (salvors)

一八五一年船主責任制限法には、「救助者」について規定はない。一九五七年条約においても救助者の責任制限権に関して直接の明文はなく、ただ、同条約第一条(b)項の要件に該当する場合(「自己の所有船から救助活動をする場合」)に限って責任制限ができるものと解されていた。⁽⁴⁹⁾ これに対して海事債権条約は、いわゆる東城丸事件―海難救助業者の被用者(潜水長)の過失行為によって発生した被救助船の爆発・火災損害に関して、一九七一年英国貴族院が潜水長の行

為は一九五八年改正の英国商船法第五〇三条にいう救助者の救助船の「管理」(in the management of)に関する行為ではなく、また救助船の「船上」(on board)に在る人の行為でなかったとして、救助業者の責任制限を否定した事件⁽⁵⁰⁾——を教訓として、新たに、救助者即ち救助活動（これは、船舶・貨物の除去・破壊・無害化処置、損害の防止措置などの特殊な作業を含む）と直接に関連する業務に従事する者を責任制限権者に加えた（第一条一項・三項）。この結果、一九七六年条約の下においては、救助船からの救助のほか救助船からの救助でない場合（例えば、ヘリコプターとか陸地から救助活動をする場合や専ら被救助船上で救助活動をするといった場合）についても、すべて救助者は責任を制限できることとなった。

ところで、上述のようにアメリカ船主責任制限法には救助者に関する規定はなく、また、東城丸事件の如く海難救助作業中に過失によって被救助船（又は積荷）に加えた損害について責任の制限が申立てられるというケースも、いまだ、アメリカの裁判所が経験せざる問題ではある。ただ、船主責任制限法に対して強い拒絶反応を示す現在の米国判例法の傾向から推せば、恐らく連邦裁判所は、英国貴族院判決と同様に救助者の責任制限権を否定的に解釈するであろうことは十分予測されることである。⁽⁵¹⁾しかし、そうした現行法の解釈論から離れて、救助業者に責任制限権を拡張すべきかについて論ずれば、アメリカ学説は、論理上からも、また、そもそも海難救助法が海難救助行為を奨励するものであることに照らすなら無限責任は同法のポリシーに背反するなどの理由に基づいて、それを肯定的に解釈している。⁽⁵²⁾

米国海法会改正案は、一九七六年条約と全く同様に、救助者を責任制限権者に加え（第一条三）、救助者の責任限度については、救助船からの救助の場合（第六条一項。この場合には、一般原則通りに救助船のトン数により計算する）と救助船からの救助でない場合（第六条二項。この場合には、一、五〇〇トン数により計算する）につき規定をおく。また米国海法会改正案によれば、旅客運送船（passenger vessel）の救助者が、旅客の死傷に関する債権について別個の責任の限度を規定するものとしている（第七条一項）。

(5) 保険者 (Insurer of Liability)

責任保険の保険者が責任制限権者とされたのは、一九七六年海事債権責任制限条約においてであり、一九五七年条約にはそのような明文規定は存在していない。もとより海上保険制度が発達普及する以前に、それも専ら航海業の保護を目的として制定された一八五一年船主責任制限法に責任保険者が登場しないこともいうまでもない。

責任保険者に対して責任制限の恩典を拡張する旨の一九七六年条約の規定は、被害者による責任保険の保険者に対する直接請求の問題が生ずる米国の特殊な国内事情を背景として、米国がハンプブルク総会において行なった提案が格別に反対もなく受け容れられて、新設されたものである。⁽⁵³⁾

現在、合衆国においては、ルイジアナ州及び合衆国自治領プエルトリコが海上保険を含めた広汎かつ完全な形による「Direct Action Statute」(以下、「直接訴訟法」と訳す)を有しており、⁽⁵⁴⁾これによれば、海上事故の被害者は、加害者(被保険者)の破産又は終局判決の獲得を条件とされずに、直接に船舶所有者の責任保険の保険者に対して保険填補を請求することができる。いま、最も代表的なルイジアナ州の直接訴訟法 (La.R.S. 22: 655) によれば、被害者は、保険証券がルイジアナ州内で発行又は交付されたかどうか及び保険証券に直接訴訟を禁止する条項があるかどうかにかかわらず、事故又は侵害がルイジアナ州内において発生した場合には、⁽⁵⁵⁾保険者を単独に又は被保険者及び保険者を共同の相手として、訴えを提起することができる旨を規定する。

ところで、直接訴訟法が海上保険に関わる場合に連邦法たる船主責任制限法との衝突が問題となるが⁽⁵⁶⁾(つまり、直接訴訟法は、責任制限法の間道となり、連邦海事法の統一を乱すことになりはしないか)、一九五四年の合衆国最高裁判所判決 *Maryland Casalty Co. v. Cushing*, 347 U.S. 409 (1954) は、米国判例史に残る激烈な議論の挙句、ルイジアナ州の直接訴訟法は連邦法に抵触するものではなく、故に同法に基づき被害者の保険者に対する直接請求は認めうるが、ただ、そ

うした直接訴訟は責任制限訴訟の手続が終結するまで停止されるべきであるとの折衷的結論を示した。したがって、右判決の結果、直接訴訟法の適用を受ける場合、債権者（被害者）は責任制限訴訟における責任制限基金によって充足されざる債権の部分（＝船主の責任基金を超過する金額）については保険者に対して付加的に填補を請求できることとなり、続いて、一九六九年の連邦第五巡回区判決 *Olympic Towing Corp. v. Nebel Towing Corp.*, 419 F. 2d 230 (5th Cir. 1969), *cert. denied*, 397 U.S. 989 (1970) においては、ルイジアナ直接訴訟法の解釈として、保険者は、連邦の船主責任制限法にいう“船舶所有者”ないし“裸傭船者”ではないから直接訴訟法に基づいて提起された請求につき連邦法による責任制限を抗弁として援用することはできない旨が判決されるに至った結果、米法上、直接訴訟法が存在する場合には、独り海上保険者だけが不利益な立場におかれる（ただし、保険者はそうした損失を最終的に消費者に転嫁することはできるが）こととなっていた。

しかし、こうした船主責任制限と直接訴訟との相互関係を立法的に解決するため、連邦議会においては、一九六一年―六三年（第八七回議会・第八八回議会）、上院の商事委員会〔商船・漁船小委員会〕に対して上程された船主責任制限法改正法案（*S. 2314, S. 556*）において、保険者が責任制限権者の中に加えられ⁽⁵⁷⁾（同法案第八条(b)）、また、再び一九六六年（第八九回議会）にも、上院商事委員会において、保険者に対する直接訴訟法を承認する連邦法の採択に関する公聴会が開かれて議論が交された⁽⁵⁸⁾（ただし、以上の立法構想はいずれも実現しなかった）。

米国海法会改正案は、責任保険者を責任制限主体に含める直截簡明な形をとるものであり、それは、確立された判例法（*Maryland Casualty* 判決）を廃棄し、厄介な直接訴訟の問題を過去の問題として葬る結果になる。

ところで、船舶所有者の責任保険者に対して責任制限の利益を拡張することは、上述のように一九六〇年代における米国議会の一連の法改正の動きや一九七六年条約会議の経緯からして当然ともいえるべきことではあるが、最近の米

国学説には、その是非に関して若干の意見の対立が見受けられる。すなわち、一方で、保険者をも責任制限権者とすることは、連邦船主責任制限法の抜け道になる直接訴訟法を封じ込め、これにより船主や傭船者は割安な保険料でより大きな保険担保を可能とされる（けだし、直接訴訟法を認めることは保険料の騰貴となるから）として、それ相当の合理性があるとする考え方があるの⁽⁵⁹⁾に對し、逆に、責任制限の利益を保険者に拡大することは船主責任制限法の本来の立法目的ないしそれが現在においても存続しうる正当事由（つまり、航海企業に対する資本投下を勧奨すること、船主を壊滅的な海上損害による破産から保護すること）との関連で全く正当性と必要性を認めえないこと、また、現行船主責任制限法の下で債権者が極めて小さな責任基金からしか財産回復を望めない現状と当世の被害者保護の傾向を考慮すれば、責任制限が否定され、或いは直接訴訟法を承認して債権者が意味のある財産回復を受けることがあっても決して驚くにあらな⁽⁶⁰⁾いこと（したがって、保険者に対する直接訴訟を認めることが船主責任制限法の間道になるとする理由は当たらない）、さらに、保険者の責任が制限されたとしても、そのことにより必ずしも船主が可能的危険をカバーする保険を十分に確保することになるものでないこと（けだし、保険者に責任制限権が許されても現行保険実務の保険填補条件はさして変らないであろうし、また、あらゆる可能的責任に対して付保することは理論上可能であるとしても商業上不可能であるから）、十分なる責任制限基金を提供する米国海法会改正案の場合には、債権者が完全な財産回復を得るために保険者に対して訴える必要はないから、直接訴訟法も保険者への責任制限権の拡張も必要ないこと、などを理由に、責任保険者に責任制限の利益を享受させることに強く反対し、米国海法会案にこの点の再考を促す見解がある⁽⁶⁰⁾。

(1) M.L.A. Doc. No. 619, 7063-7064.

(2) 3 Benedict on Admiralty (M. Cohen rev. 7th ed. 1982), §46 (5-37). 現行責任制限法の第一八七条は、船長その他の乗組員の行為により惹起された損害につき、被害者は責任制限法の規定にかかわらず直接の行為者たる船長等に対して完全賠償の請求権を有することを規定する。た

だし、一九六一年の第八七回議案に提出された船主責任制限法改正法案(S. 2314, H.R. 7912)においては、一九五七年条約どおりに、船長・乗組員を責任制限権者としていた(同法案第八条(b)参照)。

- (3) 一九五五年の万国海法会マドリッド総会(九月二日午後の会議)において、英国代表ミラー氏(Mr. C. Miller)が説明したところである。小町谷・海事条約の研究六四頁、九九頁参照。Watson, op. cit., at 254. また、マドリッド会議では、条約が海上被用者について責任制限権を適用拡張した別の事情として、海上被用者が一般原則どおりに無限責任を負うとされる場合に、労働組合側から船主に対して責任制限額以上の支払をなすことを約束する被用者損失補償協定を要求してくる事態を予想し、これに機先を制する狙いがあった、とも説明される。Comment, Brussels Convention, op. cit., at 1692.

- (4) Watson, op. cit., at 255, Martucci, op. cit., at 850, Eyer, op. cit., at 384, Comment, Brussels Convention, op. cit., pp. 1691-1692.

- (5) Watson, op. cit., at 255, Martucci, op. cit., at 850.

- (6) Watson, op. cit., at 255, Martucci, op. cit., at 850.

- (7) Watson, op. cit., at 255, Martucci, op. cit., at 851, Eyer, op. cit., at 384.

- (8) Watson, op. cit., at 255, Martucci, op. cit., at 850. その理由は、船長・乗組員は、ほとんどの場合にP-I保険において被保険者とされていないから、責任制限を付与しても保険料率にはほとんど影響がない、と説明される。

- (9) 前註(4)に掲げられる学説を参照。ただし、まったく反対説がないというわけでもない。例えば、最近、一九八三年の Tulane Law Review 誌に掲載される海事法曹 Donald C. Greenman 氏の論稿は、責任制限の利益を船長・乗組員にも認むべきであるとの反対説に立つ。つまり、同氏は、確かに債権者が船長等に対して損害賠償請求をなすかは疑わしいとしながらも、ただ、強力な労働組合は使用者に対して補償金・保険金による担保の条件を取り決める可能性があり(現実に航空会社の場合に具体的な協約がある)、そうした労働協定があれば、債権者に対し完全な賠償責任がありとされた船長等は使用者ないし保険者に対してその補償を求めることになるから、責任制限権者に確実な保護を与えるために、船長等をも責任制限権者とすべきであると説く。Greenman, op. cit., at 1159-1160.

- (10) MLA Doc. No. 619, 7064.

- (11) 一九一九年の Flink v. Paladini, 279 U.S. 59 (1929) は、責任制限法上、「船舶所有者」(owner)としての責任制限権が、初めて連邦最高裁判所で議論され、現在の寛大なる「船舶所有者」概念の解釈を基礎づけた指導的判例である。本事案における船舶はカリフォルニア州法に基づいて設立された会社により所有されていた。右州法によれば、会社の株主は、その株主たる地位にある間に会社が契約上負担した債務及び責任についてはその持株の割合で債権者に対して各自直接に責を負うべきものとされていた。会社が所有する船舶に乗組み就業中に負傷した者が株主の一人に対して船価を超える損害につき訴えを提起した。上告人は、責任制限法上の「船舶所有者」(owner)は会社であり株主で

はないから、株主は責任を制限することができない旨を主張した。右に対し、連邦最高裁判所のホーヰズ判事 (Justice Holmes) は、責任制限法の立法目的に照しながら、次のように述べて上告人の主張を却下した。「船舶につき直接に持分を有する数人の共有者と会社における資格に応じて株式に分割して同様に船舶につき有する利益を分けあう株主との間に合理的な差異をみいだしたい。責任制限法の立法政策的利益はこの両者に均等に与えられるべきである。株主は、金銭的権利 (及び責任) において、船舶につき持分を有する共有者と実質的に差異がないものと認められるから、一般的には船舶所有者といつてよい (279 U.S. at 62-63)」。なお、右の *Flink v. Paladini* 判決の論理は、二年後の *ウィスコンシン連邦地裁判決 The Milwaukee* において継承される。

- (12) *The Milwaukee*, 48 F. 2d 842 (E.D. Wis. 1931). ウィスコンシン連邦地裁判決の件の部分を引用すると、「*Flink v. Paladini* 判決は船主責任制限法上のいわゆる「船舶所有者」と認められるか否かが主として制限手続上の目的物の上に、所有権又は支配権を有する者ないしは有することを主張する者に対して通常主張される責任に任せなければならぬことになるのかどうかにかかるとを指摘するようである。それは、「船舶所有者 (owner)」又は船舶を「所有すること (own)」の意味を完全無欠な (full) 権原、利益又は支配権のあることを意味するとする観念を否定し、かつそうした観念は責任制限法の権利の定義ないし法意に盛られていない旨を判示している」。また、ベネディクトは、*Flink v. Paladini* 及び *The Milwaukee* などの判例と「傭船者 (charterer)」なる語の類推からすれば、所有権はその者により又はその者のために法律上の権原があるとされる当事者ないし集団に賦与されるものと示唆される」としている (3 *Benedict on Admiralty* §43(5-29))。

- (13) *Gilmore & Black*, op. cit., p. 33 (§1-11).
- (14) 228 F. 1006 (E.D. Va. 1915). 本件はノーフォークの港内において全長四五フィートのガソリンモーターボートが小さな櫓摺船と衝突し人身事故を招いた事件である。判決中、*Alola* 号が完全なるプレジャーボートであったかどうかについては議論をしていないが、衝突事故發生の当時同船が非商業的な事業に従事していたことは明白な事実であったとされる。判決は、その責任制限法の通用を肯定する見解の部分でわずか二件の判例 (*The Tommy*, 151 F. 570 (2d Cir. 1907), *The Republic*, 61 F. 109 (2d Cir. 1894))——いずれもプレジャーボートに関するケースではな——を挙げるにすぎない。

- (15) 5 F.813 (E.D. Mich. 1881), aff'd 8 F. 367 (C.C.E.D. Mich. 1881).
- (16) *Alola* 判決に続いて、船主責任制限法をプレジャーボート (快遊船) に対し適用した判例としては、*In re Benedict* (*The Oneida*), 282 F. 238 (2d Cir. 1922) *Warnken v. Moody*, 22 F. 2d 960 (5th Cir. 1927) 及び *Feige v. Hurley*, 89 F. 2d 575 (6th Cir. 1937) などがあ
- る。第一は、二五馬力のガソリンエンジンを取付けた艇長二六フィートのランチ (*Oneida* 号) が曳航中のスカウに損害を生ぜしめた事案につき、ランチ所有者の責任制限を認めたものであり、第二は、常任の船長で機装された鴨狩航海のランチが船長の過失から船火事を起こし、水中に飛込んだ乗客が事故死した事案につき、第五巡回区控訴裁判所が船主の *privity or knowledge* なしとして責任制限を認めたもので

ある。また最後の事例は、オハイオ河で遊覧のため使用されていた一六フィートのモーターボートが責任制限法の適用を受ける船舶であると判決されたものである。

(17) 317 U.S. 406 (1943).

(18) プレジャーボート(快遊船)に対する船主責任制限法の適用を肯定する最近の判例として、第五巡回区連邦控訴裁判所による *Giboney v. Wright*, 517 F. 2d 1054 (5th Cir. 1975) がある。本件は次のような事案である。一九七二年七月四日の夕方、有能な船員 Harlan Wright 氏が妻と幼い二人の息子を花火大会見物に連れていくため Phil Giboney 氏所有の三〇フィートのレーシングスループ (Love Machine 号) を借りた。同船が燃料補給ドックから出航する間に、火花が生じ火災が船室に飛び散ってハッチ附近に立っていた二人の子供を焼死させた。ボートの所有者 Giboney 氏(同氏は上船していなかった)に対して二〇〇万ドルの損害賠償訴訟が提起された。火災の原因は燃料タンクの不備な取付けと不十分な検査であると認定され、その設置者及び検査人の過失は代理の法理により Giboney 氏に帰せしめられたが、被告は責任制限法に訴え、その責任を事故後の同船の価格に相当する二万ドルに責任制限できる旨の判決を得た。また、一九八二年のオハイオ連邦地裁 *Complaint of Brown*, 536 F. Supp. 750 (N.D. Ohio 1982) も、プレジャーボートに対する船主責任制限法の適用を再確認した新判例である。

(19) S. 556, 88th Cong., 1st Sess. (1963); S. 2314, 87th Cong., 2d Sess. (1962); S. 2314, 87th Cong., 1st Sess. (1961); H.R. 7912, 87th Cong., 1st Sess. (1961). 重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一六九頁註(19)・(23)参照。

(20) ギルモア・ブラックの次の一節を引用しておく。「船主責任制限法は、本来、苛酷な圧迫と競争激烈な海運産業を救済する方策として制定されたのにも拘らず、一部の富裕者に無答責を公認するものとなっている。……いかなる論理をもってしても、*Coryell v. Phipps* 事件や *The Trillora* 事件が帰着した結果を正当化することはできないのであり、そこでは、自己のためにボートを走らせるため用心深く他人を使用していたヨット・高速艇の所有者が殺人や破壊のライセンスを授与されているのである」(Gilmore & Black, op. cit., at 882).

(21) 船主責任制限法の「プレジャーボート」への適用について批判し、この立場から船主責任制限法を解釈論的及び立法論的に研究した最近の論稿として、Edward Carl Walton, *Pleasure Boat Owner Tort Liability in Admiralty: An Examination of the Limited Liability Act and a Proposal for Reform*, 50 Southern California Law Review 549 (1977). なお、プレジャーボートの問題は、アメリカ船主責任制限法の改革上の一つの問題点であり、近く別稿をもって考察する予定である。

(22) Walton, op. cit., at 260, Martucci, op. cit., at 861. Martucci 氏は、一九七六年条約の第一五条二項に関連して、仮に米国が条約を批准するとすれば、米国が採るべき態度は、条約の責任基金を小型のプレジャーボートにも適用するとするか、小型船を国内法で除外するか、のいずれかであるとした上で、前者の場合には、小型船の所有者が船舶に投下した資本を遙かに超える最小責任基金の設定を義務づけられるという不衡平な結果を生じ、また後者の場合には、そうした責任制限制度の不適用という問題についていかに解決を図るつもりかをすべての利害

関係者に対し説明せねばならないことになって、いずれも好ましい方策ではないと指摘する。Martucci, op. cit., pp. 861-862.

- (23) 船主責任制限法第一八三条(f)にいう「海上航行」(seagoing)なる語義についても、それが船舶の型態(type of vessel)をいうのか、又は航海の態様(type of voyage)ないし通常の所在位置を意味するのかにについて判然とせず、いくつかの解釈論がある。因みに、ギルモア・ブランクは、船舶の構造型態の観点から航海船を概念づけ、人の死傷事故に関するトン当り六〇ドルの責任基金は船舶が海上・港湾・河川・運河などどの地点にしようと適用されるべきであるとする。Gilmore & Black, op. cit., §10-35.36 (pp. 921-3).

- (24) Watson, op. cit., at 260.

- (25) Burr, op. cit., 808. 逆に、一九五七年条約は三〇〇トン以上の船舶だけに適用があるとするから、プレジャークラフトを除外する意志であるとする理解もある。Herman, op. cit., pp. 444-445. なお、一九七四年のIMCO第二三回法律委員会において採択された条約案の第一五条二項には、全体が「」付で、「[20] 総トン未満のプレジャークラフト (pleasure craft) を各国法令で規律できる船舶の一つに含めてい」た。谷川「新船主責任制限条約について」船協月報一九三号（一九七六年八月号）三七頁。

- (26) Commentary of MLA (Sept. 20, 1978) at 14. プレジャーボートに対しても責任制限を適用してよいとする肯定説からは、次のような理由が挙げられる。

(イ) プレジャークラフトを責任制限システムから除外することは海事法の統一なる要請に違背し、また、そうなると、プレジャークラフトとは何かをめぐって多くの紛争が生ずること（つまり、pleasure craft を実質的に定義し、トン数や規模などからその区別を行なうことは極めて困難である）(ロ) プレジャーボートの所有者が船の運航につきさらされる責任はタンカーやコンテナ船の所有者が事業の運営につきさらされる責任と同一であること(ハ) プレジャーボートの所有者に責任制限権を付与することは、プレジャーボート建造産業及び関連産業の販売促進を側面援助することになること(ニ) これまで半世紀にわたりプレジャーボートの責任制限の申立てを好意的に受理してきた連邦裁判所に対する態度をここで急遽一変させる理由は存在しないこと(ヘ) 海法会改正案は人身損害及び財産損害の両債権につき適切な金額による責任基金を設定していること（二五〇〇トン未満のプレジャーボートの人身損害に関する責任制限額は一〇〇万ドルである）、などを挙げる。

Martucci, op. cit., at 862 note 113. 結果同趣旨、Herman, op. cit., at 445-447.

- (27) 例えば、Martucci氏は、以下のような三つの理由を示して海法会案に反対する。(イ) 船主責任制限法が制定された根本的理由は、米国における商船海運の発達を促進し、当該産業に対する投資を勧奨することにあるから、プレジャーボートに責任制限の利益を拡大することは、右の根本理由と調和しないこと(ロ) プレジャーボートに責任制限権を付与すれば、人身損害の債権者の財産回復に不当な制限をすることになる。(ハ) プレジャーボートの購入者は、船の購入に当り、海難事故を惹起した場合の責任制限能力を考慮してはおらず、プレジャーボートの販売が単に責任制限の権利が否定されることだけで減退するとは思わないから、プレジャーボートに対し責任制限権を拡張することがプレ

- ジャーボートの建造業界等の経済発展に寄与するとの主張は根拠がないことである。Martucci, op. cit., pp. 862-863.
- (28) Watson, op. cit., p. 261. ワトソン氏は、その理由を、自力推進するドリル・シップのトン当り価額は条約適用対象船のそれと大差ないが、特別に建造された海上構造物の場合はトン当りの価額がかなり大きいがゆえ、であると説明する。
- (29) 一九七七年九月、リオデジャネイロで開催された万国海法会（CMI）第三一回総会で採択された「オフ・ショア・モバイル・クラフト条約案（Draft International Convention on Off-Shore Mobile Craft）」の第一条〔定義〕は、「クラフト」（craft）なる語を次のように定義する。「この条約において、クラフトとは、その性質の如何を問わず、永久的には海床に固定されないあらゆる海事構造物であつて、(a) その活動中の海床への固定の有無を問わず、海中又は海上に浮遊中は、移動し又はその移動が可能であつて、かつ、(b) 海床又は海底下層土の鉱物資源の探査・開発・処理・輸送並びに保管又はそれに付随する活動のために使用し又は使用されるものという」（落合誠一教授仮訳による。海法会誌二一号）。本条約案は、すべてのクラフトに共通する可動性（movability）という特徴に着目し、これに対して「船舶」に関する法（私法）規制（責任制限、衝突、海難救助、海上先取特権抵当権、差押、油濁）を適用することで法の国際的統一を達成しようとするものである。したがって、この条約案のクラフト概念の中には、ドリルシップ、ジャッキ・アップ・リグ、サブマージブル・リグなどのモバイル・ドリリング・ユニットが含まれることは明らかである。Watson, op. cit., p. 261 note 59.
- (30) 「船舶」概念をめぐる訴訟に關していえば、最近のアメリカ法は、海上労働者の人身損害（personal injury）につき、いわば海事労災補償法とでもいふべき Jones Act や Longshoremen's and Harbor Worker's Compensation Act (LHWCA) の適用を受ける「船舶」といえるかどうか問題にされるケースが非常に多いという特徴が認められる。
- (31) この問題については、重田晴生「海洋構造物の法的地位——特に、オフショア・ドリリング・ユニットと船舶概念——」海洋法と海洋政策七号（昭和五九年 外務省）五九頁以下を参照。
- (32) MLA Doc. No. 619, 7067-7068. なお本稿第三章六参照。
- (33) demise ないし demise charter(er) と bareboat ないし bareboat charter(er) とは、一般に互換性ある同義のものとして使用されて実質的な差異はないが、厳密には、両者は完全に一致するものではない。学説においては、次のように説明されている。「demise」なる語は、備船された船舶の占有、指揮及び管理支配を船舶所有者から備船者に移転することをいうが、「bareboat」なる語は、船舶所有者によって備船者に引渡される船舶に管理し運航する船長・海員・設備がないことをいう（Harper, Demise Charters, op. cit., p. 785, note 1）。「すべての bareboat charter は demise であるが、「bareboat」なる語は、厳密に言えば船舶所有者が備船者の指示により船長及び海員を提供し人的に機装すべき」とを定めた demise charter には適用されない」（Healy & Sharp, Cases and Materials on Admiralty (1974), p. 404）。「demise charter の本質は、船舶所有者が船舶の占有及び支配を備船者に対して移転し、そして備船者が船舶所有者の権利義務の多くを承継することである。demise

charterer が、時には owner *pro hac vice* とよばれる。多くの demise charter においては、備船者が同時にまた船舶所有者の船長及び海員の用役を受けて、彼らは当該備船期間中備船者の使用人となるのである。しかし、時には、船舶所有者が船長又は海員なしに船舶を提供する場合がある。この demise の型は bareboat charter とよばれる。……」(Frank L. Maraist, Admiralty in a Nutshell (1983 ed.) p. 49). 「船長又は海員のない船舶の賃貸借による備船は、往々に "bareboat" charter 又は "net" charter とよばれる」(Scrutton on Charterparties (18ed.) p. 45 n. 3).

- (34) 米法上、異論をみならず、学説として、Gilmore & Black, op. cit., at 840, 905, 3 Benedict on Admiralty §45, Baer, Admiralty Law of the Supreme Court (3 ed 1979) §12-12 (p. 426), George E. Duncan, Limitation of Shipowners' Liability: Parties Entitled to Limit: The Vessel, The Fund, 53 Tulane Law Review (1979) pp. 1054-1055. また判例としては、トリキヤニオン号事件として有名な *In re Barracuda Tanker Corp.*, 281 F. Supp. 288 (S.D.N.Y. 1968), *reversed on other ground*, 409 F. 2d 1013 (2d Cir. 1969) が、定期備船者は、船主責任制限法との関係で、第一八六条にいう "charterer" 又は第一八三条(a)にいう "owner" のいずれにも該当せず、責任制限を主張できないものと判決している。
- (35) "owner *pro hac vice*" とは "owner" for this turn; for this one particular occasion" という意味である。Black's Law Dictionary (5th ed.) p. 1091. 船舶を当分の間所有するという形態は、第一次世界大戦当時連邦政府が民間所有の船舶を徴発ないし収用して使用するという形で極めて一般的なものであったようである。

- (36) Sheldon A. Gebb, The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis, 49 Tulane Law Review (1975) at 765.

- (37) 小町谷操三「航海船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約の研究」海商条約の研究〈海商法研究第七巻〉——以下、小町谷・海商条約の研究として引用する——九七頁参照。一九五七年一〇月八日午後の第十一全体会議の条約案第六条審議で、アメリカ代表ハウストン氏(Mr. Houston)は次のように発言した。「議長、……我々は責任制限の権利を裸備船者、船舶管理人及び船舶運航者ならびに船長及び乗組員でその職務を行なう者にまで拡張した。しかし、イギリスの文言には含まれると思われる定期備船者は含んでいない。備船者、船舶管理人及び船舶運航者の被用者は含まないし請負人も含まない。今日この時代は、私が今日先にいったように、船舶を所有する者に代ってそれに関連を持つ者についての伝統的基礎を超えて責任を制限する権利を拡大すべき時ではないと考える」。以上、一九五七年ブラッセルにおける海事法外交会議会議録(抄)〈江頭憲治郎「落合誠一訳」六八頁による〉。

なお、右のアメリカ代表ハウストン氏による定期備船者を条約の適用対象外とせよとの提案をめぐるブラッセル会議の審議については、(イ) フランス代表(リペール氏)はハウストン氏の発言の趣意を理解していない、(ロ) 各国代表はいずれもアメリカが提出した修正案の内容と異なる問題点を討議している(特に、英国代表は備船者問題を言及すらしていない)、(ハ) 備船者問題について別個に票決されていない、等々分析指摘して、合衆国議会は、責任制限法の適用を裸備船者に限定する旨を定めてもかまわない、とする見解もある。Comment,

Limitation of Shipowners' Liability, op. cit., p.1690.

- (38) アメリカの学説上、備船者に対する責任制限法の適用拡張の可否について明確になっているものは少ないが、例えば、Comment, Limitation of Shipowners' Liability op. cit., p.1690. Martucci, op. cit., p. 849. Watson, op. cit., at 253, David R. Owen, Limitation of Liability in a State of Flux, p. 22, Greenman, op. cit., pp. 1156-1157. 一方、責任制限法の目的は、船舶所有者又は備船者をいかなる場合においても保護を与えるというのではなく、船舶に対して実質的に投資をし或いは船舶について第一次的に責任を負う立場にある者を保護することにあるとして、裸備船者（船舶賃借人）以外に拡張すべきでないという反対の見解もないわけではない。Eyer, op. cit., p. 384. 同 Mr. Barker, op. cit., at 133.

- (39) E.W. Harper, Demise Charters: Responsibility of Owner or Charterer for Loss or Damage, 49 Tulane Law Review (1975) pp. 791-792, Gilmore & Black, op. cit., §4-23 (p. 242).

- (40) Watson, op. cit., at 253, Martucci, op. cit., at 849, Owen, op. cit., at 22.

- (41) Watson, op. cit., pp. 253-254.

- (42) Watson, op. cit., at 254, Martucci, op. cit., at 850.

- (43) イギリス法を例にみれば、一九五八年商船法第三条一項は「いかなる備船者」(any charterers)と表現して、船舶賃貸借にある備船者、即ち船舶賃借人 (charter demise)——これについては、すでに一九〇六年の改正商船法において責任制限権者に加えられている——であること、それ以外による備船者であることを問わないとされている。ほかに、ドイツ商法第八七条一項、フランス新船舶私法第六九条一項、我が国の船主責任制限法第二条二参照。

- また、国際条約の体制に加わらない諸国の中でも、アルゼンチン・リベリア・ギリシャ・ソ連などの海事法は、いずれも「備船者」に責任制限権を認めていることが指摘される。Greenman, op. cit., at 1157 note 95.

- (44) 第八七議案に提出された「一九六一年船主責任制限法 (The Shipowners' Limitation of Liability Act, 1961)」と題する法案 [S. 2314, H.R. 7912]——なお、一九六三年の第八八議案にも同一内容の法案 [S. 556] が提出された——の第八条(b)項の規定は次の通りである。「Charterer, manager, and operator of the ship, and the pilot, and the master, members of the crew, and other servants of the owner, charterer, manager, or operator acting in the course of their employment, and their respective insurers as well as insurers of the ship or of the owner.」

右のように、上院法案第二三二四号は、一九五七年条約と同様に、単純に「charterer」という一語を使用するが、ただその概念は、ブリュッセルの条約会議でも、また合衆国議会の公聴会においても、すべての備船者 (all charterers) を包含する言葉であることが明らかにされている。一九五七年ブラッセルにおける海事法外交会議会議録 (抄) 六五頁以下、1962 Hearing 87, 1963 Hearing 15 各参照。

(45) 3 Benedict on Admiralty, §46 (5-37).

(46) 小町谷・海事条約の研究九八頁。K. Pineus, Limited Liability in Collision Cases (2d ed 1965) cited by Greenman op. cit., at 1158 note 104. 一九七六年の条約改正の経緯の中に、船舶の管理人・運航者の概念(これらの概念からはずれる者という形で)についての僅かな手掛りが見出せる。つまり、当初、CMIの国際小委員会の作業部会が作成したマキシ・ドラフトにおいては、「船舶の管理人」及び「船舶の運航者」に加えて、新しく「船舶の航行、管理又は運送品の船積、積付及び荷揚に直接の関係で役務を提供する者(any person rendering service in direct connection with the navigation, management, or the loading, stowing or discharging of the ship)」をも責任制限主体とすることと提案されていた。右のフレイズは、水先人やバース・マスター等の陸上の人員その他船舶の航行・管理に直接関連して役務を提供する者を含み、またステベなど船積・荷揚作業に従事する者を含む趣旨であるとされる(柴田博「一九五七年船主責任制限条約の改正について」海法会誌復刊一九号二四―二五頁。Watson, op. cit., at 257)。しかし、その後のCMI及びIMCOの審議の過程で徐々に右原案は修正される。まず、CMIの国際小委員会では「management, or the loading, stowing or discharging of the ship」の部分が削除され、次いで、IMCOでの審議の中で、さらに「and any person render of service in direct connection with the navigation or management」のフレイズが削除された。ワトソン氏は、右のような条約の改正経緯に鑑みて、少なくとも単に船舶の船積・荷揚を行なうにすぎない者は責任制限権を有しないことは明白となったとするが、それ以上のことは断定ができず、条約の中で明確にすべきであったとする。詳細は、Watson, op. cit., at 257-258.

(47) Greenman, op. cit., p. 1158.

(48) In re United States, 1259 F. 2d 608, 1959 A.M.C. 982 (3d Cir. 1958).

(49) 一九五七年船主責任制限条約第一条一項(b)「(a)に規定する者以外の者(陸上にあるか水上にあるかを問わない)の死亡若しくは身体傷害、(a)に規定する財産以外の財産の滅失若しくは損傷又は権利の侵害であつて、船舶上にある者の作為、不作為若しくは過失で所有者が責任を負う者によるもの又は船舶上にない者の作為、不作為若しくは過失で所有者が責任を負う者によるもの。ただし、船舶上にない者の作為、不作為又は過失については、その作為、不作為又は過失が航行、船舶の取扱ひ、貨物の積込み、運送若しくは荷揚又は旅客の乗船、運送若しくは下船に関するものである場合に限る」。なお、一九二四年船主責任制限条約によれば、第一条一項の「……その他船舶について役務を提供する者 (any other person in the service of the vessel)」は、海難援助作業に従事する者が該当すると解釈される。David W. Abecassis, Oil Pollution from Ships, at 251.

(50) The Tojo Maru [1971] 1 Lloyd's List L.R. 341 (H.L.), at 347, 355-56, 360. 東城丸事件に関する邦語文献としては、三和管「東城丸事故とサルベージの過失責任」海運昭和四十六年六月号三〇頁以下、横田貞一・海難救助制度の実務八一頁―八九頁参照。

(51) Watson, op. cit., at 258.

- (52) Martucci, op. cit., at 855, Watson, op. cit., 258. 3 Benedict on Admiralty, §45 ベネディクトは、「遺棄船を港へと航行させる救助者又は……が責任制限であるかどうかについては未解決である。しかし、道理上、責任制限法の利益を彼らに拡張すべきである」とする。
- (53) 柴田・前掲二六頁。
- (54) 22 L.A. Rev. Stat. Ann. §655 (1968), P.R. Laws Ann. Tit. 26, §2001 (1958)。このほか、ノーカンソー、ロードアイランド、ワイスロメン、フロリダなどの各州が制限された形の直接訴訟法を有している。
- (55) Raymond H. Kier, 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 Law Review at 652 (1969)。
- (56) いわゆる direct action statute と一八五一年船主責任制限法との相互作用の問題は、米国船主責任制限法の重要問題の一つであり、近く別稿をもって考察する予定である。とりあえず、Kier, op. cit., 638, 672., Ronald R. Houdlett, Direct Action Statutes and Marine P & I Insurance, 3 Journal of Maritime Law & Commerce 559, 572. (1972)。
- (57) Eyer, op. cit., at 384, 385. 上院法案第三三二四号の第八条(b)項は次の通りである。「Charterer, manager, and operator of the ship, and the pilot, and the master, members of the crew, and other servants of the owner, charterer, manager, or operator acting in the course of their employment, and their respective insurers as well as insurers of the ship or of the owner」。右改正法案は、一九五七年条約を下敷として立案された法案であるにも拘らず、条約に存在しない「責任保険者」を含めている点が注目される点である。
- (58) Buglass, op. cit., at 1389. John F. Gerity, op. cit., pp. 37-38.
- (59) Burr, op. cit., at 807, 818, Buglass, op. cit., at 1390.
- (60) Martucci, op. cit., pp. 253-254. Watson, op. cit., at 259. リットン氏は、直接訴訟法に対する反対理由として、さらに、P・Iクラブによる船主責任相互保険において組合員が互いの損失を無制限で補償する旨を合意しているという場合に（かかる協定はイギリス・ノルウェーのP・I保険契約上一般的なものである）、正しく不条理な結果が生ずること、を指摘する。Watson, op. cit., at 259 note 53. なお、オーエン氏（元アメリカ海法协会会长）は、保険者を責任制限主体とすることに積極的な意味あることとしないが（というより、同氏が最初に発表した論稿の中には、その条文は「政治的に危険である」という個人的見解が述べられている）、一九七二年改正の Water Quality Improvement Act 1970, 33 U.S.C.A. Sec. 1161 (P) (3) and 1321 (P) (3) に、保険者が油濁に関して船主の責任制限権を直接に主張することができると思われることに鑑み、恐らく議会は、いわゆる総合的責任制限 (global limitation) について同一の原則を認めるであろうと観測している。Owen, op. cit., at 1-13.

(二) 制限債権

第二条〔制限されるべき債権〕

一、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) 船舶上で生じ、又は船舶の運航若しくは救助活動に直接に関連して生ずる死亡、傷害又は財産の滅失若しくは損傷及びその結果として生ずる損失に関する債権

(b) 貨物、旅客又は手荷物の海上運送の遅延による損失に関する債権

(c) 船舶の運航又は救助活動に直接に関連して生ずる権利の侵害によるその他の損失に関する債権

(d) 沈没し、難破し、乗り上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

(e) 船積貨物の除去、破壊又は無害化処置に関する債権

(f) この法律に従って自己の責任につき制限することができる者のために損失を避け又は最小限にするために執られる措置及びその措置による損失に関する責を負うべき者以外の者の債権

二、第一項に規定する債権は、契約上の義務違反の請求の場合であっても又は契約その他の原因に基づく求償、損害賠償若しくは分担請求としての請求の場合であっても、責任制限の対象となる。ただし、ここにおいては、責任制限権を放棄する契約を禁止したものと解してはならない。

Section 2. Claims Subject to Limitation

1. Subject to Sections 3 and 4, the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property occurring on board or in direct connection with the operation of the vessel or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of any other loss resulting from infringement of rights occurring in direct connection with the operation

of the vessel or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a vessel which is sunk, wrecked, stranded or abandoned including anything that is or has been an board such vessel;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the vessel;

(f) claims of a party other than the party liable in respect of measure taken in order to avert or minimize loss for which the party liable may limit his liability in accordance with this Act and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought for breach of a contractual obligation or by way of recourse, indemnity or contribution, under a contract or otherwise; provided, however, that nothing herein shall be construed to prohibit agreements waiving the right to limit.

本条は、責任制限の対象となる債権について定めている。

一八五一年船主責任制限法によれば、船舶所有者は、「船舶に積込まれ、または船内に在る財産、動産、又は商品に對する没収、滅失若しくは損傷、又は衝突による滅失、損傷若しくは侵害、ないしは船舶所有者の故意又は過失なくして惹起され、発生した行為、事態、損傷若しくは没収」に對して、当該船舶について有する利益及び運送賃の額を超えるものについて責任を負わないものとされる（第一八三条(a)、なお、人の死傷に関する債権につき同条(b)項）。すなわち、現行米船主責任制限法が対象とする債権の範囲は極めて広く、いわゆる個人的契約 (Personal contract) の類型にあたる債権や船主自身の故意・過失 (privity or knowledge, design or neglect) ある場合を除けば、契約に基づく不法行為に基づく、また海事債権であると非海事の不法行為債権であるとを問わず、「一切の」債権を含む趣旨である（但し、船員の給料債権 (wage claim) はこの限りでない。第一八九条参照）。具對的には、積荷等の財産損害に関する債権、海上ないし沿岸での衝突債権、旅客又は船員の死亡又は人身損害に関する債権、地方的制定法に基づく難破物除去責

任に関する債権、などである。

一方、一九五七年条約は、責任制限債権として、(イ) 船舶上に在ると船舶外になるとを問わず人の死傷、財産の滅失・損傷、及び船舶外の権利に対する侵害（第一条一項(a)・(b) (ロ) 沈没、乗揚又は放棄された船舶（船舶上に在る物を含む）の引揚・除去等に関する債権、及び港の構築物等に加えた損害に関する債権（第一条一項(c)、但し、署名議定書第二条a参照）、と定める。これに対して、一九七六年海事債権責任制限条約は、一九五七年条約の責任制限債権を分解統合して、その整理・明確化を図っている（例えば、人の死傷又は財産の滅失・損傷について、それが船舶上で発生した場合には一九五七年条約の型に倣うが、それ以外の場所で発生した場合には、船舶の運航と直接に関連して発生したものであることを要件とする。また、事故が船舶上のものであると船舶外のものであるとを問わず間接損害を含むものとし、また財産の滅失・損傷には港湾施設等に対する損傷が含まれるとする。また、権利の侵害については一九五七年条約と相応の規定があるが、船舶の運航に直接に関連したものであることが強調されている。船骸の除去債権については一九五七年条約が反復される。）。ほか、新たに、

(イ) 救助活動に直接関連して生じた人の死傷・物的損害、及び契約上の権利以外の権利の侵害に関する債権 (ロ) 貨物、旅客又は手荷物の海上運送の遅延から生ずる債権 (ハ) 船積貨物の除去、破壊等に関する債権 (ニ) 損害の防止・軽減措置に関する債権、などを加えた。

米国海法会改正案の第二条は、この新条約の内容をほぼ忠実に倣って規定したものである。したがって、米国海法会案は、人の死亡・傷害に関する債権も制限債権の中に数えるものであるということ、かつて六〇年代後半期に米国議会内で法案化が進められたことのある船舶上の人の死傷に対する責任制限否定の思索に対して再び反対し、⁽¹⁾米国海法会が、広く海上事故の債権に対する責任制限原理の必要性を再確認したものといえることができる。

一 物理的損害 (physical damage)

これは、海難事故による損害のもっとも一般的・典型的なものであり、人及び財産に対する物理的損害及びその結果として生ずる間接損害 (consequential loss) である。

これらは、人の死亡又は身体損傷、船舶、積荷に対し加えられた損害などである。また、この点は、学説上議論が分かれるが、船舶によって棧橋・埠頭・橋その他の陸岸の構築物に加えた損害も含むものと解される。

人の死傷損害 (loss of life or personal injury) については、後述のように米国海法会改正案は、非制限債権 (第三条) の中で、船長・乗組員等の雇傭契約上の債権を掲げていないから (条約ではかかる債権を非制限債権とする。一九五七年条約第一条四項(b)、一九七六年条約第三条(e))、そこには、旅客の死傷損害のほかに、船長・乗組員等の人身損害に基づく債権もまた責任制限されるものであることに注意する必要がある。アメリカ法上、船員は、その船舶役務提供中に関連して蒙った人身損害 (personal injury) については、(a) 一般海法に基づく maintenance and cure (疾病・負傷船員に対し船内にある間に食物や居住場所を与え、陸上にある間は食費と住居費を支払い、また医療費を支払うという伝統的な救済である) (b) 船舶不堪航の法理、又は (c) ジョーンズ法 (Jones Act; 46 U.S.C. §688) を根拠に、使用者たる船舶所有者に対し訴権を有するものとされる。また、その公海 (High Sea: 海岸から一リーグ以遠) 上において発生した不法な死亡については、公海上の致死法 (Death on the High Sea Act. DOHSA, 46 U.S.C. §761 et seq) により救済を求めることができるものとされる。しかして、かかる船員の人身損害に関する債権は、一八五一年船主責任制限法 (第一八三条(a)) 上で制限債権と明示されていないが、判例は、終止一貫して船主責任制限法の規定はそうした債権をも含む包括的な規定であるとして、責任制限に服するものと解釈している⁽²⁾。米国海法会改正案は、こうした現行法を承認する傍ら、乗組員の人身損害については、責任基金の面で米国独特の特別の配慮をしている (第六条一項(四)参照)。

次に、棧橋、埠頭、橋その他陸岸の構築物に加えた損害に関する債権については、上述のように一九五七年条約が

制限債権としながらも、各国がこれにつき留保権を有するものとしていたが、一九七六年条約では右債権を留保条項の中からはずし、船舶の運航・救助活動に伴う財産損害の中に「港の構築物、停泊施設、可航水路又は航海援助施設の損傷を含む」ことを括弧付で明記して、その責任制限債権性を明確にさせた⁽³⁾（第二条一項(a)。なお、かかる債権については、各国はその国内法で物的損害に関する限度額の範囲内で優先弁済権を認めることができる⁽⁴⁾とされる。条約第六条三項）。

米国海法会改正案は、そうした沿岸の構築物に関する債権について明示をしないため（米国海法会案は、一九七六年条約第二条一項(a)の中の括弧部分を削除している）、その趣意は、少なくとも法文の上では明確でない。

合衆国政府の港湾河川構築物に対する損害につき責任制限法の適用を否定する連邦控訴審レベルの現在の判例法、並びに、IMCO条約会議の席上米国代表からこの種の債権は非制限債権とすべき旨が主張された事情などから推し、米国海法会改正案は一般的に港湾構築物に対する損害を非制限債権としているとの理解も一理あるが、むしろ、アメリカ法が現行船主責任制限法第一八三条(a)について人の死傷、積荷損害及び他船への損害のほかに、⁽⁵⁾陸岸の構築物（例、橋梁・板敷歩道など）に加えられた損害に関する債権についても責任制限ができる⁽⁶⁾と解釈してきたことをみれば、その一般的・包括的な規定（第二条(a)は「船舶の運航に直接関連して生ずる……物の滅失・損傷」と表現する）の中には広く陸上の港湾施設の損害も当然に含まれるものとして特に明記しなかったと推測することが相当かと思われる。米国海法会の改正委員会の意図も、制限債権中に含める考え方であることがうかがえる。ただ、いずれにしても、米国海法会改正案は、その第三条(d)項において、一八九九年河川港湾法（Rivers and Harbors Act of 1899: 33 U.S.C. §401 etc.）に基づき合衆国政府の債権については責任制限を許さないとするから、合衆国政府が港湾・河川など可航水域の保全・改良等のため建設した護岸、突堤、埠頭、棧橋、ダム、水門その他の建造物に加えられた損害（33 U.S.C. §408）に關して連邦政府より主張される債権については責任制限ができないものである点を留意する必要がある。この点は、

最近の第六巡回区及び第七巡回区の連邦控訴裁判所判決が明らかにしていた点であり、したがって、米国海法会改正案は、別段現行の米国判例法を変更するものではない。後述する難破物責任の場合にもこれと同様のことがいえる。いずれにせよ、これらの規定は、米国商船海運の現状を踏まえた上で、港湾の保全や難破物の撤去に関する合衆国の国益保護を商船海運のそれに優先させたものといえる。

二 遅延損害 (damages for delay)

海上運送の遅延から生ずる損害（例えば、工場の操業中断、プロジェクトの完成延期、有益な取引契約の解消など）が重視されてくるのは比較的近年になってのことであり、かかる損害に関する債権が制限債権の中に加わるのも、一九七六年海事債権責任制限条約においてである。輸送中の遅延損害についての明定は、一九二四年船荷証券条約の改正作業において遅延損害を明記しようとする動きがあったこと（ただし、結果的には、一九六八年のヘーグ・ウィスビー・ルールの中に遅延による損害賠償責任の規定は実現されていない）、並びに、もし純然たる遅延損害を責任制限の面で他の損害と別異に取扱えば運送品の損害の解決を複雑にする、との実務上の理由から設けられたものだ⁽⁸⁾とされる。そして、最近の一連の運送に関する条約（一九七八年ハンプブルグ・ルール、一九八〇年国連国際物品複合運送条約）は、いずれも遅延損害に関する運送人の責任及び責任制限について明文をおいている。⁽⁹⁾

米国海法会改正案は、海事債権責任制限条約とほぼ同様に海上運送の遅延から生ずる債権を制限債権とし、したがって、それは現行米国船主責任制限法における制限債権の範囲（第一八三条(a)参照）の拡大となるが、これについては、米国の学説は遅延損害に対する現実的認識とそうした危険に対する責任制限の必要性とを認めており、特に反対意見はみられない。⁽¹⁰⁾

三 難破物除去 (wreck removal)

沈没船など海上難破物の引揚、除去、破壊のために生じた損害については、一九五七年条約が制限債権の一に取り込んでおり（第一条一項(c)）、一九七六年海事債権責任制限条約では、この一九五七年条約をベースに「船舶」のほか新たに「船積貨物」を加えて広く難破物除去等に係わる債権を責任制限債権とした（第二条一項(d)・(e)）。ただし、右の新旧両条約とも、かかる難破物責任については各国がその適用を排除できる権利を認めている点を留意すべきである（署名議定書二(a)。第一八条一項参照）。

ところで、現行一八五一年責任制限法には、難破物除去責任に関して明文がなく、このため、船舶所有者が難破物責任ないし除去費用について有限責任（船価責任）を主張できるか否かについては法律解釈の問題とされてきた。この点、米国判例は、難破物責任について船舶所有者が伝統的に一般海法の原理ないしいわゆる難破物法・船骸撤去法（Wreck Act）——一八九九年河川港湾法（Rivers and Harbors Act）の通称——の下で船舶委付権を保証されていたことから、責任制限法と四つに取り組むといったケースは殆どなく、かつその考え方も決して明確でなかったが、一九六八年に合衆国最高裁判所による革新的判決 *Wyandotte Transportation Co., v. United States* が現われ、またこれに続く七〇年代の一連の連邦控訴審による判決（第二、第五、第六、第七、第九などの各巡回区判決）によって、現在の米国判例は、連邦の河川港湾法の規定に基づいて合衆国が有する難破物除去債権に対しては船舶所有者（⁽¹¹⁾過失船主・過失非船主）の責任制限権を否認するという方向で固まっている。⁽¹²⁾

米国海法会改正案は、右のような合衆国の可航水域の維持という公共政策を強調し、国益保護の姿勢を貫く判例の現況を踏まえ、第三条(d)項で一八九九年河川港湾法に基づく合衆国の債権については責任制限ができないこととする一方、本条(d)では一般的にいわれる難破物除去債権を制限債権の中に組み込むという手法をとっている。したがって、米国海法会改正案は、現在の米国の判例法と調和したものであり、学説も、実際に船骸等の撤去費用が往々にして船

船舶所有者の船舶企業への投下資本を遙かに上廻り、しかもそうした費用に関して船舶所有者は事前に予測することが困難であることを指摘して、制限債権性とすることを支持している。⁽¹³⁾

四 個人的契約 (personal contract)

米国の船主責任制限法の下においては、いわゆる個人的契約の法理 (personal contract doctrine) が確立されており、船舶所有者は、彼自身がなした契約上の債務 (obligations *ex contractu*) に関する責任について責任制限法上の利益を主張できないものとされている。⁽¹⁴⁾ 一九一一年の合衆国最高裁判所判決 *Richardson v. Harman*, 222 U.S. 96 (1911) に源を発する法原則である。いまアメリカ法における個人的契約の理論について詳説する余裕はないから、簡単にその背景に触れば、上述のように、現行船主責任制限法における制限債権は、第一八三条(a)において、貨物の損害に関する請求、衝突によって生じた損害・傷害に関する請求及び上記以外の一切の行為・事態等から発生する損害に関する請求を含むべく規定されており、さらに一八八四年六月二六日の法律 (後に、責任制限法の第一八九条として編入される) によれば、船主の責任制限権は当該船舶によって船主が負担するすべての債務及び責任 (all debts and liability) に対しても適用があるとされている。しかし、右責任制限法一八九条の規定は、一八三条(a)とは対象的に制限債権について極めて普遍的・抽象的に表現するほか、法文上船主の *privity or knowledge* について言及していない点など、原法の規定 (一八三条(a)) との関係で調和を欠いており、その議会の立法意図に関しては頗る議論があった。しかるところ、一九一一年、橋梁との衝突事件である *Richardson v. Harman* において合衆国最高裁判所が、二つの法規 (一八五一年法・一八八四年法) は同様又は類似の事項 (*in pari materia*) として解釈されるべきであり、したがって、一八八四年法は一八五一年法に列挙されざるあらゆる債務及び責任——特に、契約 (contracts) 及び非海事の不法行為 (*non-maritime torts*) に基づく請求権——について船主保護を拡張するものであると判示すると同時に、一八五一年責任制限法は船主自身による過

失・懈怠及び契約 (his own fault, neglect and contracts) に基づく債務を包含しないものである旨が判示されて、ここに米国の判例法に固有な法理論として「個人的契約」の法理が創出された。ただ、そういう「個人的」契約とはいかなる形態の契約をいうのか、即ち個人的契約の法理の適用範囲に関しては、米国判例上必ずしも確固とした形で類型化がなされているわけではない。しかし、現在の判例法におけるこの法理論について結論的に述べるならば、まず備船契約⁽¹⁵⁾（航海備船・定期備船・裸備船を含む）は、一連の連邦最高裁判決によって個人的契約の典型であると断定されており、したがって、備船者による積荷損害に関する請求について責任制限法による責任制限はできない。一方、船舶証券契約⁽¹⁶⁾については、米国法上一般に個人的契約に当たらないと認識されており、船舶所有者は自己の故意又は過失によらざる積荷の滅失・損傷について責任制限ができるものとされる。また一方、補給・修繕契約 (supply and repair contract) の個人的契約性については、現在のところ連邦最高裁判決及び下級審の新しい判決が存在せず、明確ではないが、古い下級審判決によれば、船長が船籍港外 (outside the home port) でかつ航海中に (in the course of the voyage) 締結した契約は個人的契約ではなく、したがってそれから生ずる債権については責任制限ができる（逆に、船主自ら又は管理・監督的地位にある船主の代理人が船籍港において締結した修繕契約から生ずる債権については責任制限を認めない）とされている⁽¹⁷⁾。しかしこの点については、米国学説の中に、通信交通体制が発達した現代において船籍港の内外で区別をなすことの妥当性を疑問として、補給・修繕契約はすべて個人的契約と看做すべきものと説く見解もあつて、なお統一することが難しい。このほか、アメリカ法上、曳船契約 (towage contract) や任意救助 (voluntary salvage) などが個人的契約ではないと考えられている⁽¹⁹⁾。

いずれにしても、いわゆる個人的契約の法理は、アメリカ法上少なからぬ混乱を引き起こしており、かつそれは、損失補償請求という形で責任制限制度の土台を侵食する危険を孕む極めて疑義の多い法理であるため、米国裁判所も自

発的にその法原則の適用をできるだけ抑制・制限しようと努めている傾向もうかがえる（一九五三年から一九八一年迄に現われた八四件の責任制限否認判決のうち、わずかに四件が個人的契約法理を根拠とした判決であるとされる⁽²⁰⁾）。そしてまた、彼の一九六〇年代に推進された責任制限法の立法的改革（これは、一九六一年の第八七回議会会に対して一九五七年条約の国内法化を図った新責任制限法案〔S. 2314, H. R. 7912〕が提出されたことに始まる法改正の動き⁽²¹⁾）の際には、そうした問題性の多い個人的契約法理の廃棄が提案されている。

米国海法会改正案の第二条二項（一九七六年条約の第二条二項とはほぼ同一の規定である）は、アメリカ法だけに特有なかつ主に備船契約に関わる個人的契約法理に対し法文をもって訣別を宣告したもので、そのことは、ほかでもなく備船契約によって運送される貨物の滅失・損傷に対する運送人の可能的責任が責任制限されるということを意味し（「備船契約」は、第一条一項による「……債権は、責任の基礎の如何にかかわらず（whatever the basis of liability）責任制限を受ける。（a）……財産の滅失又は損害……に関する債権」として制限されるであろう⁽²²⁾）、また、これまでその個人的契約の何たるかをめぐって争われてきた無益不要な訴訟を終息させるという意義がある。したがって、この点に関する法改正については、特に異論はみられない⁽²³⁾。

- (1) 一九六〇年代後半期に展開される人の死傷に関する責任制限廃止案をめぐる米国内の攻防（米国海法会は、無限責任化に反対して一九五七年条約国内法化の立場を主張した）については、重田「船主責任制限制度の近代化動向」前掲一七〇頁以下参照。
- (2) Gilmore & Black, *op. cit.*, §10-13 note 45, 3 Benedict, *on Admiralty*, §21 (3-5~6) Robinson, *op. cit.*, §121 (pp. 920-922). など、船員の maintenance and cure に基づく債権は、いわゆる個人的契約の類推により責任制限の適用を受けないものとされる。3 Benedict, *on Admiralty*, §32 (4-3), Gilmore & Black, *op. cit.*, §10-13 (p. 846) note 45
- (3) 港の構築物等についての損害に関する債権をめぐっては、これを非制限債権にすべしとする米国案、留保条項によって非制限債権とすることができると提案する日本案など審議において最後まで意見の対立があったが、多くの国は、条約から除外される債権は最小限に限定すべき

であるという見解に立って、結局制限債権の項目中に含まれるところとなったのである。Leg/Conf. 5/C. 1/W.P. 11, Leg/Conf. 5/C. 1/W.P. 16. 参照。川上・前掲一三一―一四頁。なお、一九七六年条約の第六条三項の規定は、右のような各国の厳しい意見の調整を図るべく置かれた妥協的規定である。そして、このように新条約が港の構築物に関する債権につき制限債権性を徹底できなかった点については、一部に批判的意見が寄せられるところである。例えば、海事法研究会誌一八号（昭五二年六月号）四頁参照。また、ワトソン氏は、一九七六年条約第二条一項(a)の「船舶上で生じ、又は船舶の運航と直接に関連して生ずる（"occurring on board or in direct connection with the operation of the ship"）」損害について責任制限ができるとする規定は沿岸の侵害をその適用範囲とする程に一般的・包括的であり、またそうした債権に対する責任制限の拡張を確実にするために、条約改正者が港の構築物等から生ずる債権もまた責任制限をうけるものとしたとして、本条（条約第二条）を限定文言（words of limitation）とし、文字通りには法条に列挙された種類のひとと看做せない構築物に対する損害から発生する債権に対する責任制限権を否定することは条約の精神に違反することになる、と述べている。Watson, op. cit., at 263.

(4) Greenman, op. cit., pp. 1170-71.

(5) 3 Benedict on Admiralty, §21 (3-6), Gilmore & Black, op. cit., §10-39 (p. 928). 一九一一年の連邦最高裁判決 Richardson v. Harmon, 222 U.S. 96 は、鉄道の跳ね橋に加えた衝突損害を制限債権とし、船主責任制限法を海事債権から非海事債権（non-maritime claim）へと適用拡張したケースとして有名である。ただ、同判決によって積極的に意義づけられた一八五一年責任制限法の第一八九条は、極めて問題の多い規定であるとの批判がある。米国海法会改正案では現行法第一八九条を廃止している。

(6) MLA Doc. No. 619, 7065.

(7) Hines, Inc. v. United States, 551 F.2d 717 (6th Cir. 1977), United States v. Ohio Valley Co., 510 F.2d 1184 (7th Cir. 1975). 右⑥1判決は、いわゆる Wreck Act（一八九九年河川港湾法第一五、一六、一九及び二〇条の通称）の範囲を超えて、河川港湾法の第十四条（33 U.S.C. §408）に基づいて提起された訴訟について船主責任制限法の不適用を拡大した重要なケースである。

(8) 柴田・前掲二八頁。

(9) 一九七八年国連海上物品運送条約（ハンプルク・ルール）五条二項、六条一項(b)、一九八〇年国連国際物品複合運送条約一六条一・二項、一八条四項。ほかに遅延損害について明文をもつ国際条約として、ワルソー条約一九条、CMI条約（鉄道）二七条二項、CMR条約（道路）一七条一項などがある。

(10) Watson, op. cit., p. 264, Martucci, op. cit., p. 855.

(11) 沈没事故が過失による場合をも含めて船舶の所有者に委付による絶対的な免責権を認める伝統的判例の責任論の下では、船主が敢えて責任制限法に訴えて船価による有限責任を主張する必要性・実益はなかった。ただ、こうした委付免責体制の下でも、船主が船舶委付権の二次的

ないし選択的抗弁として責任制限法を援用して船価による責任の制限を求めたケースが何件かはあった。例えば、難破物除去費用の償還請求に関する初期の代表的判例の一つである *In re Highland Nav. Corporation*, 24 F.2d 582 (S.D.N.Y. 1927) では、船主が河川港湾法第二〇条 (33 U.S.C. §415) による船骸委付権に加えて責任制限法による責任制限権を有する旨の付帯意見が述べられている。これに続く *City of Newark v. Mills* (The South Shore), 35 F.2d 110 (1929) では、沈没船の所有者は船骸の委付権を有しかつこれによって責任制限法により船舶の価額を超える責任を打切ることができる旨が判決されている。また、*Central States*, 9 F. Supp. 934 (E.D.N.Y. 1935) では、難破物除去責任 (= 船骸除去費用) は責任制限法第一八三条 (a) にいう「滅失又は損傷 (any loss or damage)」に該当するとして責任制限権を肯定する。以上の判例に対して、事故後に船骸への付標を懈怠したことから発生した衝突責任のケースでは、船骸に対する付標義務が個人的かつ委譲不能な義務であること、及び責任制限は特定の航海に関して発生した災害について、また船主が訴えの提起をなす最後の航海ないしは船舶が滅失した航海において被った滅失又は損傷について責任を制限できるものとして、かかる衝突損害に対する責任制限を否定している (*Snug Harbor*, 53 F.2d 407 (E.N.D.Y. 1931), *Wong v. Utah Home Fire Ins. Co.*, 167 F. Supp. 230 (D. Hawaii 1950))。

- (12) 米国法における船舶所有者の難破物責任と船主責任制限法の関係については、未完の拙稿「アメリカ法における船舶所有者の難破物除去責任」(「神奈川法学」一四巻一号一頁の続稿において検討する予定である。さしあたって、重田晴生「英米法における船舶所有者の難破物除去責任」海法会誌復刊二二号一九頁以下参照。

- (13) *Watson*, op. cit., p. 266. *Martucci*, op. cit., pp. 855-866. また、*Greenman* 氏は、更に一歩進んで、船主が政府による難破物除去費用に対して無制限な責任を負わねばならないことについて、次のように批判的意見を述べる。「難破物撤去に関するリスクを全部政府の負担とすることは政治的・行政的に困難であるが、この種類の損害は大抵は政府が負担することができると考える。かかるリスクは、船舶の全損となりそうな状況の中で生ずることになるし、それは、船主に極めて高額な出費の危険をもたらすことになる。難破物の撤去についての無制限な危険を難破事故が発生した水域を管轄する地方や(船舶が)登録された地方又はその他の公共団体に転嫁することは困難である。しかし、かかる危険は、保険経済及び政府の損害負担能力の観点から船主について無制限なものとするべきではないと考える」。*Greenman*, op. cit., at 1169-1170.

- (14) 米国船主責任制限法の下における「個人的契約」理論を考究するものとして、次の新旧の二論稿を掲げよう。*Rae M. Crowe*, *Kinds of Losses Subject to Limitation: The "Personal Contract" Doctrine*, 53 *Tulane Law Review* 1087 (1979). *Poor*, *A Shipowners' Right to Limit Liability in Cases of Personal Contract*, 31 *Yale Law Journal* 505 (1922).

- (15) 個人的契約理論を関係つけた合衆国最高裁判決は現在まで五件あるが、そのうちの四件(他の一件は、同理論の船荷証券への適用を否定した *The Earle & Stoddart* 事件)は、傭船契約の下で発生した貨物の滅失・損傷に関わるケースであり、いずれも責任制限を否定している。

らるる。Cullen Fuel Co. v. W.E. Hedger, Inc., 290 U.S. 82 (1933); Capital Transp. Co. v. Cambria Steel Co., 249 U.S. 334 (1919); Luckenbach v. McCahen Sugar Ref. Co., 248 U.S. 139 (1918); Pendleton v. Benner Line, 246 U.S. 353 (1918) 等を参照。

- (16) Earle & Stoddart, Inc. v. Ellerman's Wilson Line, Ltd. (The Galilee) 287 U.S. 420 (1932). 本件は、機関長が誤って加熱状態にあった古い石炭の上に新しい石炭を重ねるといふ航海開始前の不堪航が原因で発生した火災損害について、連邦最高裁が火災法(責任制限法第一八二条)による船主免責を認めかつ船荷証券が代理人によって署名された場合について個人的契約理論の効力を制限した事例である。Brandeis 最高裁判事は次のように述べる。すなわち「Pendleton 事件及び Luckenbach 事件において表明された法則は、当裁判所によって船舶所有者が作成した備船契約にのみ適用されてきている。いわゆる「個人的契約」があると主張される本件の船荷証券は、被告自身により、又は被告の役員又は支配人によって作成されたものではない。これらは、大部分が、鉄道又は他の船会社の代理人によって発行・交付されたものであり、単純に、船舶書類と認められるべきである」。そして、この Earle & Stoddart 判決の法則は、後続の下級審判決で継承され、船荷証券が個人船主自身によって署名された場合でも船主の個人的契約といえない旨が判示されている。なお、学説としては、Gilmore & Black, op. cit., at 899, 3 Benedict, op. cit., at 4-16, Crowe, op. cit., at 1102.

- (17) Crowe, op. cit., at 1091-1092, Gokye v. Fort, 44 F. 364, 366 (S.D.N.Y. 1890). The Amos D. Carver, 35 F. 665, 669 (S.D.N.Y. 1888). 3 Benedict on Admiralty §4-10, note 7.

- (18) Gilmore & Black, op. cit., §10-26 (p.900).

- (19) 曳船契約は、船主が個人的に履行すべき義務ないし保証をしない契約であれば個人的契約ではなく、責任制限ができることとされる。Crowe, op. cit., at 1101, Alex L. Park, Law of Tug, Tow and Pilotage (1971 ed), at 179. また、海難救助料債権については、一九二二年の The San Pedro, 233 U.S. 365 (1912) に于いて責任制限をなす旨が判決されており、米国学説も一般にこの考え方に賛成している。3 Benedict on Admiralty §3-3, Gilmore & Black, op. cit., §10-13 (p. 846) note 45, §10-39 (p. 929) note 159, Baer, op. cit., at 618, Crowe, op. cit., at 1102-1103. ただし、契約救助 (contract salvage) にについては、救助につき船主に個人的義務が生ずることになるため、個人的契約となり責任制限はできなると解釈されている。Baer, op. cit., at 618, Crowe, op. cit., at 1103.

- (20) MLA Doc. No. 640 (1982), at 7442. Greenman, op. cit., at 1173.

- (21) 上院法案(三三四号 (S. 2314) の第三條(6)は次の通りに規定する。「“An owner...[may limit] ever in cases where, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship, or by reason of personal contract his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose conduct he is responsible” (ヘイタリック部分は筆者による)」。右法案は、一九五七年船主責任制限条約の国内化法案であるが、個人的契約に関する部分は、勿論条約にない部分であり、しかもこの部分は、一九六二年の公聴会の後に法案に書き加えられたもので

ある。Eyer, *Shipowners' Limitation of Liability—New Directions for an Old Doctrine*, 16 *Stanford Law Review*, at 385 note 107. など。一九六〇年代に始まるアメリカの船主責任制限法改革の動向については、重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一四一頁（特に一六四頁以下）を参照。（22）一九七六年条約第二条第二項の解釈として、Watson, *op. cit.*, at 263. ワトソン氏は、さらに「曳船」から生ずる債権も第二条二項(a)の「財産に対する滅失・損傷」に当るが、「修繕・補給契約」はそれに当る債権ではないが故に、条約の下でも責任制限ができないことを指摘する。Watson, *op. cit.*, pp. 262-264.

(23) Martucci, *op. cit.*, 856, Carter T. Gunn, *Limitation of Liability: United States and Convention Jurisdictions*, *Maritime Lawyer* vol. 3, No. 1 (1983) p. 65, Greenman, *op. cit.*, at 1173. 同前 Watson, *op. cit.*, pp. 263-264.

㉓ 非制限債権

第三条「この法律から除外される債権」

この法律の規定は、次に掲げる債権については適用しない。

- (a) 救助又は共同海損の分担に基づく債権
- (b) 原子力事故から発生する債権
- (c) 連邦制定法又は合衆国が当事者である国際条約で連邦制定法又は条約がそうした債権について別個の責任制限方式を設定しているものに基づいて発生する船舶からの油又は危険物質の廃棄に関連する債権
- (d) 一八九九年河川港湾法 (River and Harbors Act of 1899, 33 U.S.C. 401 et seq.) 又は右制定法を修正ないしは補足するため
の法律に基づく合衆国による債権

Section 3. *Claims Excepted from This Act*

The provisions of this Act shall not apply to:

- (a) claims for salvage and claims for contribution in general average;
- (b) claims arising out of nuclear incidents;
- (c) claims relating to the discharge of oil or hazardous substances from vessels arising under any Federal Statute or International

Convention, to which the United States is a party and which Statute or Convention establishes its own separate system for limitation of liability with respect to such claims;

(d) claims by the United States under the Rivers and Harbors Act of 1899, 33 USC 401 et seq., or any acts amendatory or supplemental to the foregoing Statute.

本条は、責任を制限することができない債権(非制限債権)を列挙する。一九五七年条約によれば、救援・救助又は共同海損分担に基づく債権、並びに船長・乗組員等の被用者の雇傭契約上の債権を、非制限債権として挙げていた(第一条(4)項(a)・(b))。一九七六年海事債権責任制限条約では、近年に成立した他の海事国際条約との関係を調整する意味で新たに原子力損害に関する債権と油濁損害に関する債権が追加された。米国海法会改正法案では、以上の債権に加えて、一八九九年河川港湾法(Rivers and Harbors Act 1899)に基づく合衆国政府の債権が付加されているが、逆に、船長等被用者の使用者に対する債権はこの中に掲げられていない。また、油濁に関する債権に続けて、特に危険物質(hazardous substances)の排出により生ずる損害を責任制限できないと明記した点も、条約にない米国海法会案の特色である。

一 海難救助料債権・共同海損分担債権

一八五一年船主責任制限法の下では、海難救助料債権(salvage claims)は責任制限債権と解されている。これは、⁽¹⁾The San Pedro (1912), 223 U.S. 365 事件において連邦最高裁が判示するところであり、ベネディクト・ギルモアII⁽²⁾ブラックなどの米国学説も一般に右判例と同様の考え方をしている。ただし、周知のように米国船主責任制限法上は、その特異な判例理論としていわゆる個人的契約の法理(personal contract doctrine)が存在し、船主は自身がなした契約上の債務については責任制限法上の利益を主張できないとされていることから、例えば契約救助(contract salvage)の

ように、海難救助活動が船舶所有者との救助契約に基づいて遂行されるといった場合には、“個人的契約”に該当し、船主はその個人的な債務に対して責任制限をなさないものと解されている⁽³⁾。したがって、救助料債権を非制限債権と明記する米国海法会改正案は、救助に関して合意・協定がなく任意 (voluntary) に救助が提供されるいわゆる任意救助 (pure salvage) を船主責任制限法から除外することになるという意味で、現行法を変更するものである。

以上に対し、共同海損分担債権 (general average claim) については、アメリカ法上、初期の判例により、一八五一年船主責任制限法は共同海損分担金に対し適用されない旨が判決されているから、米国海法会改正案は、現行法と一致するもので、特に問題を生ずるところではない⁽⁴⁾。

いずれにしても、救助料債権及び共同海損分担債権は、一九五七年条約によって非制限債権とされたが⁽⁵⁾、一九二四年の船主責任制限条約では、両債権とも全く逆に責任制限債権の一に掲記されていたし (一九二四年条約第一条 (6)・(7)、また一九七六年海事債権責任制限条約及び米国海法会改正案との関係でも、救助料債権は、第二条一項 (d) にいう「沈没し、難破し、乗揚げ又は放棄された船舶の引揚げ、除去、破壊又は無害化に関する債権」と看做せるし、またさらに共同海損債権は、同条項 (a) の「財産……の滅失に関する債権」に当るとして、理論上、両債権は責任制限債権として解釈されうる余地があるから、非制限債権であることを法文上明定する必要がある。そして、米国法の救助料債権及び共同海損分担債権に関する現行の法理と、共同海損及び非契約救助が保険によりカバーされるものであることに鑑みると、米国海法会改正案による右二債権の取扱い方については、特に異議はないと思われる⁽⁷⁾。

二 油・危険物資による汚染損害

船舶からの流出油による海洋汚染損害が国際的問題となり、この分野に、一九六九年油濁民事責任条約 (CLO 条約

と通称される) および一九七一年国際油濁補償基金条約 (Fund 条約と通称される) の二つの国際条約の成立を実現させる契機となったのは、例の一九六七年のトリリー・キャニオン号事件であるが、この海難事故は、同時に、米国議会の水質汚染問題に対する関心を深め、アメリカにおける国内油汚濁法制の発展を促進させることにもなる。

そもそも、油濁損害に関する責任については、一九五七年条約が考慮せざるところであり (一九五七年条約は、油濁債権を制限債権とするか否かを明記していないが、それは、第一条の概括文言の中に含まれ制限債権であると考えられている)、いわんや、クリッパー船の時代を成立背景とする米国の一八五一年船主責任制限法においては、海上の災害的油濁の問題など立法者が夢想だにしなかったことにちがいない。もちろん、一八五一年法の第一八三条(a)項は、その一般的・概括的な表現からして、海事不法行為たる油濁による損害のうち一般的損害 (例えば、沿岸の財産所有者が油濁により受けた損害) をカバーしうる規定であり、船舶所有者の油濁損害に関する責任はその範囲で制限を受けるものと解されるが、しかし、油濁について、連邦法又は州法に規定される特別な清掃費用又は防除費用 (clean up cost, removal cost) に関する責任は同法の適用範囲外のものである。

ところで、トリリー・キャニオン号事件以後、アメリカにおいては、一九七〇年に Water Quality Improvement Act (水質改善法) が、また一九七二年には、右の改正法として、Federal Water Pollution Control Act Amendment (連邦水質汚染規制法) が成立し、その後、一九七七年には、Clean Water Act (水質清浄法) が制定されて、これら三法が現在のアメリカ水域の水質汚濁規制法の骨格をなしており、同時に、これらの油濁立法は固有の責任原理と責任制限を定めた規定において船主責任制限法の規制を排除している。しかし、これらアメリカの連邦油濁立法は、その法原理においては国際条約と大差ないが、いずれにしても、アメリカは、現在まで、一九六九年 CIO 条約および一九七一年 Fund 条約の両国際条約を批准しておらず、国内法により独自の海上汚染対策を講じているわけである。そこで、米

国の三つの油濁法をもとに、油濁損害に対する船舶所有者（米国の油濁法は、陸上又は沖合施設の所有者・運営者も対象としているが、これについては除く）の責任（責任制限）の法構造の大枠を示しておく。

まず、合衆国の港湾又は可航水域に対し油の流出をなした船舶の所有者又は運航者（owner or operator）は、油の流出が、もっぱら、不可抗力・戦争行為・米政府側の過失であるか否かを問わず、第三者の作為または不作為により発生したものであることを証明できなければ、米政府に対して賠償責任を負わねばならない。ここにいう船主及び運航者の責任は、厳格責任（strict liability）であり、船主は、政府が現実に出した清掃費用（cleanup costs）に対して責任を負うのである。ただし、この船主の責任は、油の流出が船主の wilful negligence or wilful misconduct within the privity or knowledge（故意に近い過失）の結果発生したのではない限り（この船主の半故意的過失の存在については、政府側に立証責任がある）、一総トン当り一定金額（内航バージは二五〇、〇〇〇ドル、それ以外の船舶は一五〇ドル）又は総体的金額（内航バージは二二五、〇〇〇ドル、その他の船舶は二五〇、〇〇〇ドル）のいずれか大きい金額により責任を制限することができる（33 U.S.C. §1321 (f) (1) (Supp. IV 1980)）。

以上のような「油」の汚染のほかに、米国海法会改正案は、船舶から流出する「有害物質」（hazardous substances）から生ずる損害に関する債権を非制限債権に加えており、国際条約にない米国海法会案に特有な点として注目される。油以外の有害危険物質による海洋汚染の問題が国際的に検討され始めるのは、一九七〇年代後半以降であり、その成果として、一九八一年の「有害危険物質の海上輸送についての責任及び補償に関する条約案」（Draft Articles for a Convention on Liability and Compensation in Connection with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea）——HNS条約案と略称される——が成立し、現在さらに審議継続中であることは周知のところである。⁽⁹⁾ 一九七六年海事債権責任制限条約が当然知らざる損害であり、同条約にはかかる損害についての規定はない。

ところで、アメリカ法においては、有害危険物質による海洋汚染に対する法規制は、油の汚濁とパラレルな形で、すでに一九七二年の連邦水質汚染規制法 (FWPCA) 第三十一条 (33 U.S.C. §1321) によって実施されており (一九七二年法改正で、第三二条の標題を "Oil and Hazardous Substances Liability" とした) 船主及び運航者が、油以外の有害危険物の排出につき、一定の抗弁事由を認める厳格責任と合衆国政府に対する五万ドル以下の罰金 (ただし、その排出につき船主の wilful negligence or wilful misconduct が立証されたときは二五〇、〇〇〇ドル以下の罰金) を負うべきものとされていた。しかし、その後、環境保護者団体及び産業界から広く汚染損害の責任と補償に関する統一的・総合的な法制度の確立が強く要請され、一九七七年から七九年の議会 (第七五回・第七六回) に対しいくつかの法案が提出された後、一九八〇年十二月十一日、The Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act——The Superfund (10) 1980 と通称される——が制定された。

本法によれば、船舶所有者・運航者は、有害物質 (本法は、当初の目論みが外れ、油を適用対象外とする) の排出の清掃・防除や監視などのため米国政府又は州政府が支出した費用並びに危険物質の排出等により惹起された天然資源 (natural resources) に対する損害に関して (したがって、人身損害又は財産損害は本法の適用対象外である)、有害物質の排出又は排出危険が、もっぱら、不可抗力・戦争行為、又は第三者の作為又は不作为により発生した場合 (ただし、被告が予測する第三者の作為・不作为の結果を予防すべく相当の注意を尽くしたことの証明ができない場合又は被告が第三者と契約関係を有する場合には、この抗弁事由は援用することができない) により惹起された場合を除いて厳格責任を負うべきものとされる (42 U.S.C. §9607(b))。そして、右の船舶所有者の責任は、危険物質を貨物として輸送している船舶については、一総トン当たり三〇〇〇ドルの金額又は五〇〇〇万ドルのいずれか大きい金額により、またそれ以外の船舶については、一総トン当たり三〇〇〇ドルの金額又は五〇万ドルの金額のいずれか大きい金額によって、責任を制限することができる (42 U.

S.C. §9607 (c)(1)(A)。¹⁾ただし、この責任の制限は、危険物の排出につき船舶所有者に *wilful misconduct or wilful negligence* がある場合、又は連邦の諸規則に違反した場合、又は緊急対処計画に協力をしなかった場合には、適用されない (42 U.S.C. §9607(c)(2))。

以上が、船舶から排出された油又は有害物質にする米国水域の汚染に対する現行法規制の概要であり、米国海法会改正案は、こうした一連の水質汚濁規制立法によって確立される船舶所有者等の責任制限システムを承認したことになるのである。

三 河川港湾法に基づく合衆国政府の債権

もとより、合衆国政府は、連邦の航行可能水域に対し、一切の航行障害物を排除し、安全で自由な航行活動を維持する責任がある。一八九九年に制定された「河川港湾法」(The Rivers and Harbors Act, 33 U.S.C. §401 et seq.) は、合衆国の可航水域の確保のため、国の規制権限並びにその侵害に対する民事・刑事責任を定めた法律である。本法についての詳細は別稿に譲るとして、⁽¹⁾その大枠を示せば、まず航行障害物一般に関して、合衆国の港湾その他の可航水域における障害物 (obstruction) の創出及び恒久的な構築物 (structure) の建設、橋梁・ダム・堤防等の建設などが原則的に禁止され (§403, §401)、また可航水域に対する廃棄物質の投棄 (§407)、護岸・突堤・ダム・水門等公共建造物の使用・変更・破壊等が違法とされる (§408)。そして、特に船舶 (船骸) との関連では、可航水域上における故意又は過失による船舶の沈没が違法とされ、かつ、沈没船所有者に船骸の撤去義務並びに船骸に対する速かな浮標・灯標の付設義務が定められる (§409)。また、可航水域上で長期間航行を妨害し、委付がなされた沈没船に対しては、合衆国が破壊・撤去・売却等の処分権を有するほか、国はその船骸の撤去費用を所有者に対し償還請求することができ、特に

緊急事態に際しては委付を俟たずに国が右の権限を有する旨が定められる (§414, §415)。

以上の河川港湾法のうち、後半の沈没船を規律する諸規定が「難破物法 (Wreck Act)」と通称され、これによれば、可航水域上において船舶が故意又は過失により沈没した場合、合衆国は、その船骸の引揚・破壊・撤去等の費用並びに船骸付標費用その他の関連費用 (例、引揚の調査費用、航行安全維持費用など) を撤去義務者たる過失ある沈没船の所有者又は過失ある非沈没船所有者 (negligent non-owner) に対して償還請求することができる。そして、すでに前節 (二) 制限債権三参照) で述べた通り、現在の米国判例によれば、そうした難破物除去責任について、過失ある沈没船の所有者等は、難破物法による沈没船の委付権を有せず人的責任があり、かつ、一八五一年責任制限法による責任制限を主張することはできないものとされている。

また、いわゆる難破物法の範囲以外でも、合衆国は、護岸・突堤・ダム・水門など国が可航水路の保全改良のため構築した公共施設に加えられた損害については、原因のいかんにかかわらずすべての船舶所有者に対して損害賠償請求権を有するものとされ、かつそうした国の債権についても責任制限法は適用されない旨が判決されている。⁽¹²⁾

米国海法会改正案は、こうした現在における米国の裁判所の解釈と陸軍工兵隊・沿岸警備隊などの意向を考慮に入れて、結局、合衆国の可航水域の安全確保という国益を優先させたものである。

- (1) The San Pedro 事件は、海難救助報酬請求権が責任制限に服する旨を判示する唯一の判例であり、下級審判決としても、わずかに The Ice King, 256, F. 895 (S.D.N.Y. 1916) *rev'd*, 261 F. 897 (2d Cir. 1919)——航海開始後に船員の過失が原因で発生した座礁事故による積荷損害と座礁した船並びに積荷の海難救助に関する債権について責任制限を認めた事件——が認められるのみである。Crowe, *op. cit.*, at 1102-1103.
- (2) 3 Benedict on Admiralty at 3-3 (§21), Gilmore & Black, *op. cit.*, §10-13 (at 846) note 45, §10-39 (at 929) note 159, Norris, The Law of Salvage (1958) §309, at 462. 例えば、ギルモア・ブラックは「一般に、責任制限法は、契約に基づくと不法行為に基づくとを問わず、船舶の運航活動から生ずるあらゆる債権 (海難救助に関する債権を含む。The San Pedro, ……) について船主の責任を制限せんとするものである」とする。

- (3) H. Baer, *op. cit.*, §20-20, p. 618, Crowe, *op. cit.*, p. 1103. Crowe 論文は、救助料請求を「個人的契約」と構成し、責任制限を否定した判例として、*Great Lakes Towing Co. v. Mills Transp. Co.*, 115 F. 11 (6th Cir. 1907), *The Loyal*, 198 F. 591 (S.D.N.Y. 1912), *aff'd*, 204 F. 930 (2d Cir. 1913) を挙げるが、いずれも、契約救助と任意救助との区別を議論した上の判例でなうことを指摘する。Crowe *op. cit.*, at 1103.
- (4) 米国学説上、共同海損債権と船主責任制限法との関係について触れるものはなはだ少ない。わずかに、Note, *Brussels Convention, op. cit.*, at 1693 note 108, Crowe, *op. cit.*, pp. 1115-1116. 共同海損債権に対して船主責任制限法の適用拡張を否定する初期の判例としては、*The Rapid Transit*, 52 F. 320, 321 (N.D. Wash. 1892), *The Roanoke*, 46 F. 297, 299-300 (E.D. Wis. 1891), *aff'd*, 59 F. 161 (7th Cir. 1893), *The Wm. 3 Quillan*, 168 Fed. 407 (S.D.N.Y. 1909) などが、挙げられる。なお、Crowe 氏は、初期の判例の中に、敢えて理論的基礎を求めるとすれば、それは、共同海損が偶然の損害というよりは任意かつ有益な犠牲行為の結果によるものであり、またそれは、当事者間の運送契約よりは一般海法の出来事として現われたものであるから、船主責任制限法は、貴重な共同海損の法則を混乱させることになるからではあるまいか、と述べている。Crowe, *op. cit.*, at 1116.
- (5) 一九五七年条約が救助料債権及び共同海損債権を非制限債権とした根拠については、各国法が被救助物又は共同の危険にさらされた物の価額を限度とする有限責任を認めていること（小町谷・海事条約の研究一一六頁）、金額主義の下では救助・共同海損により船価を保全しえたことは専ら船舶所有者等の利益になるだけだから、基金から配当をうけるに適しないこと（江頭憲治郎「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」ジュリスト六〇六号（一九七六年二月一五号）七五頁）、救助料債権及び共同海損債権はその性質上船舶の価額になることから、責任制限を認める必要がないこと（Watson, *op. cit.*, p. 267）などがあげられる。
- (6) Watson, *op. cit.*, p. 267.
- (7) Note, *Brussels Convention, op. cit.*, p. 1693 note 108, Watson, *op. cit.*, p. 267. 海難救助料債権を責任制限債権とすることについては、例えば、救助料裁定額（salvage awards）は遭難した船が自由に提供できるようにすべく認められるから、責任制限は裁定額によってもたらされるそうした動機を否定することになること、救助者の報酬は、船主の被用者の行為とはわずかに関わり合う程度のものであり、その種の費用は、上級者責任（*respondent superior*）の眺望の中に見えないものであること、があげられている（Note, *Brussels Convention, op. cit.*, p. 1693 note 108）。
- (8) 本文に掲げた三法は、現在では、33 U.S.C. §1251-1376（1980）と統合されている。なお、これら三法のほかは、油を規制する連邦法（連邦法とは別に、州レベルの水汚染規制法がある）として、*The Trans-Alaska Pipeline Authorization Act*, 43 U.S.C. §1651-1655（1976）, *Intervention on the High Seas Act of 1974*, 33 U.S.C. §1471-1487（1976）, *The Deepwater Port Act of 1974*, 33 U.S.C. §1501-1524（1976）, *The Outer Continental Shelf Lands Act Amendments of 1978*, 43 U.S.C. §1301-1356（Supp. III 1979）などがあつた。

(9) HNS条約案の成立経緯とその原文・邦訳については、小川洋一「『有害危険物質の海上運送の責任と補償に関する条約案』と万国海法会の意見」海法会誌二五号（一九八一年）三九頁以下、小林友次訳「有害危険物質の海上輸送についての責任及び補償に関する条約案」海法会誌二六号（一九八二年）卷末三六頁以下。

(10) Act of Dec. 11, 1980, Pub. L. No. 96-510, 94 Stat. 2767 (1980), (Codified at 42 U.S.C. §9601-9657 (Supp. IV 1980).

(11) 一八九九年河川港湾法については、重田「アメリカ法における船舶所有者の難破物除去責任」前掲一四頁以下参照。

(12) 重田「英米法における船舶所有者の難破物除去責任」前掲二七頁以下。

四 責任制限阻却事由

第四条「責任制限を妨げる行為」

責任を負う者は、損失が、損失を生じさせる意図をもって、又は無謀にかつ損失が生ずるおそれがあることを認識して行なった自己の作為若しくは不作為から生じなかったことを証明できたときは、その責任を制限することができる。

〔代案〕

責任を負う者は、損失が、損失を生じさせる意図をもって若しくは無謀にかつ損失が生ずるおそれがあることを認識して行なった自己の作為若しくは不作為から生じることが証明された場合には、その責任を制限することができない。

Section 4. *Conduct Barring Limitation*

A party shall be entitled to limit its liability if it can prove that the loss did not result from its personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

〔2nd Alternative〕

A party liable shall not be entitled to limit its liability if it is proved that the loss resulted from its personal act or omission committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

本条は、責任制限を妨げる行為を定めたもので、責任制限制度の全体系の中軸をなす部分である。現行のアメリカ責任制限法によれば、船舶上の積荷の滅失・毀損など債権発生の原因たる事実について船主自身の

privity or knowledge (故意又は過失) なきことが、責任制限の利益を享受するための前提とされている(第一八三条(a))。しかして、このような船主の責任制限の利益を剝奪する船主自身の“privity or knowledge”は、有限責任の障壁を突破し、船主に対して無限の責任を追求せんとする債権者から格好の標的とされることはいうまでもない。

ところで、一般的に船主責任制限法に対するアメリカの裁判所の運用傾向は、二〇世紀の第一四半世紀までは同法律の政策目的(「米国商船海運の保護・育成」)を最大限に尊重し、一向貧弱な米国海運の利益保護のため援護を行なってきたが、二〇世紀後半以降の海運社会並びにこれを取り巻く経済社会環境の変化とこれに併せて昂揚する海上被害者(乗組員、善意の第三者)保護の法思想ないし社会的風潮を受けて、二〇世紀中葉以後は、次第に反責任制限法の態度をあらさまにするようになる⁽¹⁾。そして、船主の“故意・過失”こそは、そうした責任制限法の実効を抑止する最も安易かつ効果的なリーガルテクニックとして裁判官が好んで運用したまたその実をあげてきたものといえるのである。しかして、その場合に連邦裁判所が用いた論法は、例えば、(a) 責任制限法における船主の注意義務の基準を海上物品運送法(U.S. COGSA 1936)やハーター法(Harter Act 1893)など他の制定法上定立される高い注意義務の基準まで引き上げること、(b) 法人船主(corporate shipowner)の場合において船主自身の故意・過失として法律構成される会社の業務運営部門につき一般的な指揮・監督権限を有する者(managing officers, supervisory employees)の人的範囲を拡張すること、(c) 船主の故意・過失要件に関してもっとも事例が集中する船舶の堪航性との関連で、船舶に堪航能力を提供する船主の相当の注意義務は第三者たる使用人・代理人に対して委譲することができない性質の義務(non-delegable duty)であるとし、あるいは船主が監督義務(duty of supervise)を負うべきものとして、その不履行責任を問うこと、(d) 船主による故意・過失なき点に関する立証責任を厳格に解釈すること、などがあげられる⁽²⁾。かくして、近年のアメリカ船主責任制限法の実態は、船主の“without privity or knowledge”の抗弁権を大きく侵

食しており、全体的にみても、船主が責任制限訴訟において勝訴判決を勝ち取ることは必ずしも容易ではないのが現状である⁽³⁾とされる。

ところで、このような船主の責任制限の阻却事由をめぐる事情は、独りアメリカ法だけが抱える問題ではなく、国際条約の体制下にある諸外国の場合にもまた共通する問題である。一九五七年年約は、責任制限が「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」には許されない旨規定するが（第一条(1)項参照）、そこでいう船主の“actual fault or privity”とはいかなる内容・程度のものであるかについて条約は何も言及しなかったため、各国の国内立法の規定形式並びに裁判所の解釈に不統一・不明確が現われ、特に、「過失」(negligence)の觀念に関しては、大陸法諸国とコモンロー諸国の間（さらに、英米法諸国の間においてさえも）に存在する相違は、まずまず法の不統一性・不明確性を増長させていた。このため、一九五七年年約の改正作業においても、この重要論点をめぐって様々な提案と議論が重ねられ、結局、一九七六年年約では fault or privity 法則を捨てて、新たな責任制限を阻却する行為基準として、「責任を負う者は、損失を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損失の生ずるおそれがあることを認識して行なった自己の作為若しくは不作为から生じたことが証明された場合には、自己の責任を制限することができない」（第四条）との表現を採用した。これは、航空運送に関するワルソー条約の改正議定書（第二三条）のほか、一九六八年ヘーグ・ウィスビー規則（第二条(e)、第三条四項）、一九六一年海上旅客運送条約（第七条、第一二条）、及び一九七四年海上旅客・手荷物運送に関するアテネ条約（第一三条）など、一連の海事運送条約で使用されている方式に倣って規定されたもので（なお同様の規定は、最近の一九七八年ハンブルク・ルール第八条、一九八〇年国連国際複合物品運送条約第二二条及び一九六九年C.L.C.条約を改正する一九八四年議定書第四条2などにおいても採用されている）、責任制限を殆ど絶対的（unbreakable）なものとし（一九七六年年約のIMCO法律委員会における第四条の審議過程では、同条末

尾のカッコを削除し、損害が船主自身の重過失により生じた場合にも責任制限阻却事由に加えよとか、船長・海員等使用人の故意等による場合にも責任制限を阻却するものとせよとか、故意・過失なき点の立証責任を船主等の側で負担することを明らかにしつつ従来の *privity or fault* のルールを復活すべし、といった様々な提案が各国からなされたが、そのすべてが否定されている⁽⁴⁾、これによって責任保険の付保限度を引き上げて高い責任限定額の設定を可能にしようとしている。

米国海法会の改正案は、裁判所が船主の責任制限権を否認する論法として進んで利用し、現行船主責任制限制度の機能を停止せしめている最大の原因であり、また、そのフレキシブルな概念をめぐって様々な解釈的問題を生み、しかも連邦の Circuit 間でいくつかの解釈の齟齬をきたしていた⁽⁵⁾ *privity or knowledge* の法則を廃棄して、一九七六年条約と同様の方式を採用したものである（但し、米国海法会案は、立証責任の点で条約に背反し、船主負担主義を採る。もともと、米国海法会案が第四条について用意するもう一つの代案は、一九七六年条約とまったく同一形式の債権者負担主義を採っている）。そこで以下では、米国海法会案ないし一九七六年条約が現行責任制限法との関係でいかなる意味をもつかについて若干検討を加える。

(1) 注意の基準 米国海法会改正案は、船主等による損害を生じさせる意図をもってなした個人的な作為・不作為つまり故意 (*intent*) 又は無謀にかつ損害が生じるであろうことを認識してなされた個人的な行為 (*reckless conduct*) をもって責任制限の阻却事由とするから、現行の責任制限法の *privity or knowledge* と比較してかなり程度の重い違法行為だけがその対象とされることになる。現行責任制限法第一八三条にいう船主の “*privity or knowledge*” の法律概念については、初期の責任制限法事件の一つである一八七七年の *Lord v. Goodall, Nelson & Perkins Steamship Co. (The Ventura)*⁽⁶⁾ が、米国裁判所の基本的な解釈原理を打ち立てており、これを下絵にその後一世紀にわたりアメリカ法の中で色付けされた解釈によれば、「*privity*」とは、損害の発生に対し船主自身が個人的に関与した (*personal parti-*

cipated) 過失又は懈怠行為を意味し、また「knowledge」とは、船主が予見した損失について、又は損失の発生を防止するために適当な方法が採られなければ損失が発生し又は損失が発生せしめられるおそれのある事態についての、船主自身の個人的な認識 (personal cognizance) または認識の方法 (means of knowledge) をいうものと解されている。⁽⁷⁾ しかし、こうして一般的な定義があるにもかかわらず、privity or knowledge はそれ自体漠然たる語であり、いわば「裁判所が望むものを自由に注ぎ込むことのできる空の容器」にほかならないものであるため、それは船主保護と債権者保護の相剋の中で大きくしかも不規則に振幅し、一定の判断基準を求めえないのが実状であった。しかも、近年、特にアメリカの裁判所には一種のアレルギー症ともいえるアンチリミテーション・ムーブが強まり、責任制限が容易に破壊されてしまう傾向があったから、船主及び保険者は、その企業経営の計画 (運送賃、保険料の確定など) にあたって、船主責任制限制度に信頼をおきえず、あるいはそうした制度が事実上なきに等しいものとして対応せねばならぬという悪状況が、深刻化していた。⁽⁸⁾ したがって、船主責任制限制度の存続とその機能回復を図り、また適切な責任保険担保を保持せんとするためには、いかなる行為が責任制限を排斥することになるのかについて、できるだけ確実な基準が得られ、また責任制限がたやすく破壊されないものとする必要があるのであって、その意味で、司法的な解釈の余地が残される“privity or knowledge”を捨て、故意又は故意に相当する違法行為の基準を採用したことは、アメリカにとってむしろ必要なる変更であるといえる。⁽⁹⁾

(2) 船主等責任制限権者自身の作為・不作為 米国海法会改正案は、責任を制限することができる者(＝船主・傭船者・救助者・責任保険者)自身、自身の作為・不作為 (“personal” act or omission) がある場合に、責任制限の権利が失われるものとする。

現行責任制限法の場合にも、基本的には、船主(裸傭船者を含む)自身の故意ないし過失行為がある場合に限り責任

制限の利益が奪われるのであり、したがって、船長その他の乗組員、陸上の下級使用人などの過失・懈怠が船主に対して帰趨せられることはない。これは、そもそも船主責任制限法の目的が彼の一般海法及びコモン・ローに共通の基礎的観念である。いわゆる「上級者責任」ないし「使用者責任」(respond at superior)の原則又は「代位責任」(vicarious liability)の原則を制限ないし排除し、海上企業者たる船主の保護を図らんとしたことに思い至れば、被用者たる船員や代理人の過失とは一線を画されるものであることは、けだし当然である。⁽¹⁰⁾

ただし、これについては、一九三六年六月五日に制定された責任制限法の修正法(現行法の第一八三条(e))が、特に人の死亡・人身傷害に関して、海上航行船(seagoing vessel)の船長、又は監督ないし支配人の地位にある船主の代理人による航海開始時又は航海開始前における *privity or knowledge* が船主自身の *privity or knowledge* と看做される旨を規定しており(ただし、本条については、これが現実に有効な規定であるかどうか疑問とされている)⁽¹¹⁾、右に述べた基本原則に対して法律上の例外があることを注意すべきである。加えて、船主自身の故意・過失の場合にも法人船主の場合のように、いかなる者の作為・不作為をもって法人船主の *privity or knowledge* を構成するかの問題に帰し、社長・副社長・取締役といった役員のほか、いわゆる“phase of business”理論、すなわち、損害又は人身傷害が生じた特定の業務運営部門の全部又は一部について会社から一般的な指揮監督の権限を授与された幹部役員・支配人又は監督者等の *privity or knowledge* をもって法人船主自身のそれに帰趨させるとする理論の展開によって、例えば、運航部長(operating's manager)、海務監督(marine superintendent)、ポート・キャプテン、ポート・エンジニア、船舶交通部長(port traffic manager)等々の *privity or knowledge* を法人船主の *privity or knowledge* として、船主が責任制限の利益を奪われる場合を拡大するというのが、アメリカの判例の考え方となっているのである。⁽¹²⁾

米国海法会改正案によれば、責任制限の喪失理由たる作為・不作為は「個人的」(personal)でなければならぬと

されるから、現行の責任制限法の中でその立法の意図と現実の効力ないし機能について多分に問題があるとされる、いわゆる *master's privity* の法則（第一八三条(e)）が排除されることは明白である。⁽¹³⁾

(3) 立法責任 現行責任制限法第一八三条の *privity or knowledge* 要件に関する立証責任の法則は、通常の民事訴訟実務のそれに従い、まず、賠償請求権者が訴訟原因（損害の原因たる過失又は不堪航の存在）を証明する義務を負い、これを受けて、船主は、請求者により証明された過失ないし義務違反について自身（法人船主の場合には支配・監督権限を有する一定の使用人・代理人）に *privity or knowledge* がなかったことを証明する義務を負わねばならないものと解される。すなわち、責任制限訴訟においては、船主が “without privity or knowledge” の挙証責任を負うとするのが、アメリカの判例学説上確立された見解であり⁽¹⁴⁾（英国商船法に関する英国の判例学説も同様に挙証責任船主負担説を採る）、その理由としては、第一に、船主の責任制限が一般責任原則に対する例外である以上、そうした例外・特権を主張する者が必要な条件について立証責任を負担すべきであること、第二に、損害の発生する間の事情つまりは事実たる故意・過失の存否については他の誰よりも船主がもっとも良く了知し、証明を尽くすに有利な立場にあること、などがあげられる。⁽¹⁵⁾

翻って、国際条約に目を転じてこの立証責任問題を検討すると、一九五七年条約の場合には、船主の *actual fault or privity* の立証責任は、各国の統一見解を得るところとならず（英米法系諸国による立証責任船主負担説と大陸法系諸国による債権者負担説の激しい対立があった）、⁽¹⁶⁾ 妥協の策として法廷地法（*lex fori*）に委ねられることで落着いた（第一条六項）。これに対して、一九七六年条約は、「責任を負う者は、意図的に又は無謀に……行なった作為若しくは不作为から生じたことが証明された場合には（if it is proved）、責任を制限することができない」と規定しており、したがって、⁽¹⁷⁾ その文言上、立証責任は責任制限を打ち破ろうとする債権者の側において負担するものと解される。

米国海法会改正案は、冒頭に示した二案で明らかなように、挙証責任問題について統一決定をなすに至っていない。第一に掲げた案は、一九七六年条約の文言のうちから「it is proved」なる文句を削除して、条約の挙証責任論を逆転すべく意図した特徴のあるもので（二方、第二に掲げた代案は、一九七六年条約とまったく同一である）、現行責任制限法の挙証責任法則を踏まえた規定である。したがって、この案で立法化がなされた場合には、恐らく米国の裁判所は、責任制限を求める者が故意ないし無謀な行為の欠缺について立証責任を負うべきものとして法を解釈することになるであろう。⁽¹⁸⁾

このように、米国海法会改正案（原案）は、一九五七年のブラッセル会議並びに先の IMCO 会議での同国の主張を貫いて、船主等による挙証責任負担主義を目論み、その点で条約に離反することになるわけであるが、しかしこの点は、現行法の法則と変らないこともあって、アメリカ法上強い反対意見は少なく、むしろこの案を積極的に支持する意見が目につく。新進の海事法曹 Martucci 氏もその一人であり、彼は、次のような理由をあげて立証責任船主負担主義の海法会原案を評価する。⁽¹⁹⁾ すなわち、(i) 実際問題として、責任制限の適格性が立証責任だけで決定されるということは減多にないことであって、注意深い責任制限の申立人であれば、立証責任の分配などにかまわず自己の責任制限のための主張を裏付けるあらゆる証拠を提出し、裁判官がその提出証拠に基づいて判決を下すように最善を尽くすことになること。(ii) 米国海法会案（一九七六年条約も同じ）における責任制限を阻却する行為（「損害を生じさせる意図（intent）に等しいものであり、それはいわば鉄の鎧を纏った抗弁を定めたものであるから、この異常な抗弁事由の恩恵に与る者がそれを主張するに適格であることについての証明責任を負担すべきであること」）(iii) 損害の真の原因が判明しない場合（例・船舶の行方不明）には、立証責任の分担が責任制限の申立の結論を決定することになる。⁽²⁰⁾ 米国

海法会改正案によれば、船主等は損害が故意又は無謀な行為なしに発生したものである点を証明することができず責任制限は否定されることになるが（逆に、米国海法会の代案又は一九七六年条約の場合には、反対に責任制限が認められることになる）、責任制限は積極的抗弁（affirmative defence）であるから、故意又は故意の非行の欠缺を立証する責任は申立人である船主等が負担すべきである。また、今日、船主責任制限を正当化する主たる根拠は、船主を助成しかつ商業的な付保を可能とさせることにあるから、かかる抗弁の受益者は、そうした国家経済及び彼ら自身の企業の将来的適正にとって、極めて重要であるとする点について積極的に証明責任を負うべきである。（二）債権者をして故意又は故意的非行を証明させることは、立法化に当り強い反対が予想されること。

（一）アメリカ船主責任制限法に対する司法的・立法的な動向をフォローした論稿として、重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一四一頁以下参照。特に、判例の変遷については一四九—一六一頁。

（二）重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一五六頁。アメリカの船主責任制限法における船主の「故意・過失」の問題について考察した最近の論稿として、能勢（山田）泰彦「アメリカ船主責任制限法における *privity or knowledge*」早稲田法学会誌三二号（一九八一年）三〇五頁以下、重田晴生「船舶火災による積荷損害と海上運送人の責任（I）・（II）・（III）——以下「船舶火災」として引用する——海産産業研究所報一八八号（一九八二年）二〇頁以下、一八九号三九頁以下、一九一—三二頁以下がある。なお、落合誠一「船主責任制限と船主自身の故意又は過失」（二・完）法学協会雑誌九二巻八号（一九七五年）九二頁以下（運送責任の基礎理論三四一頁以下所収）、中筋義一・アメリカ船主責任制限法論（一九六一年刊）二五〇頁以下。

（三）重田「船主責任制限制度の近代化」前掲一五九頁註（16）参照。さらに、最近の海事法曹グリーンマン氏による統計分析によれば、一九五三年から一九八一年までの間の責任制限否認判例八四件の内訳は、適切な運航・積装・乗組員の提供ないし引受がなかったことを理由としたもの二六件、欠陥を発見・改善できなかったことを理由としたもの二八件、船主による船舶の不適當な運航ないしはそのことについての認識が理由とされたもの一八件、であると分析される。Greenman, op. cit., pp. 1144-1145.

（四）谷川「新船主責任制限条約案について」前掲二五頁。

（五）例えば、船主の *privity or knowledge* の有無に関する判例法が集中する船舶の堪航能力担保義務に関連して、船主の「監督義務が監督の可

能性 (possibility of controle) をも加えて増大されるものかどうかの解釈や堪航性の義務は第三者に委譲できない (non-delegable) ものかどうかの解釈などについて統一性が欠けている。Burr, op. cit., pp. 809-811. など、能勢・前掲三二五—三三七頁、重田「船舶火災(I)」前掲二九—三六頁。

- (9) 15 F. Cas. 884 (No. 8,506) (D. Cal. 1877), *aff'd sub nom.*
 - (7) 3 Benedict on Admiralty, §41 (5-4), note 8. 中筋・前掲書二五七—二五九頁。
 - (8) Watson, op. cit., at 271.
 - (6) Martucci, op. cit., at 846. 同前 Watson, op. cit., at 271. また Buglass は一九七六年条約の注意基準は、「保険者は被保険者の故意の非行 (wilful misconduct) によって起因する損害について責任を負うこと」(M.I.A. 1906, §55 (2) (a)) とする海上保険の伝統的原則とも一致することについて論議する。Leslie J. Buglass, Marine Insurance and General Average in the United States (2d ed. 1981), at 350.
 - (10) Gilmore & Black, op. cit., §10-22. 船主責任制限について「代位責任」と「自己責任」の類型を指摘する論稿として、落合誠一「船主責任制限と船主自身の故意又は過失」(二)「法学協会雑誌九二巻七号」(一九七五年)九二頁以下、八号九二頁以下、「運送責任の基礎理論一九八頁以下所収」がある。
 - (11) 3 Benedict on Admiralty, op. cit., §41, Gilmore & Black, op. cit., §10-37, George C. Sprague, Limitation of ship owners' Liability, 12 New York Univ. Law Quarterly Review (1935), at 589. など、落合・前掲書三四四頁。
 - (12) アメリカ法上「法人船主の privity or knowledge を構成する者の範囲については、ベネディクトが、manager (支配人)・officer (役員)・superintendent (監督者)・agent (代理人) 及び ship officer (高級船員) に類型化して具体的事例を列挙している。Benedict on Admiralty, §42, note 2-4. など、能勢・前掲三二八—三三五頁、重田「船舶火災」前掲四三—四八頁。
- 因みに、英法の場合には、「会社の行為を指揮する者」(the directing mind of the company) の概念をもって法人自体の fault or privity を構成する論理であり、一般的に、判例は、法人自体とされる者の範囲を狭く解釈する傾向がみられる。例えば、近年の代表的判例(The Lady Gwendolen, [1965] 1 Lloyd's List L.R. 335) では assistant managing director は会社自体であるとされたが(但し、本件の副部長は取締役会に代って、海務部について全般的な監督義務を負っていた事情がある)、海務監督 (marine superintendent) は高位の者ではないと判決されている。また、最新の判例においても、The head of chief navigator's department (航海部長の筆頭者) や assistant operations manager (運航副部長) がともに法人そのものとされるほど高位にある者といえないと判決されている (The Garden City, (1982) 2 Lloyd's L.R. 382, The Marion, [1982] 2 Lloyd's L.R. 52, [1983] 2 Lloyd's L.R. 156)。
- (13) Watson, op. cit., at 270.

- (14) Gilmore & Black, op. cit., §10-25 (pp. 895-896), 3 Benedict on Admiralty, §41 (5-2).
- (15) Coryell v. Phipps (The Seminole), 317 U.S. 406 (1943). なお「重田『船舶火災』」前掲五〇一五二頁。
- (16) 小町谷操三・海事条約の研究一四一一五頁。
- (17) Watson, op. cit., at 270-271, Martucci, op. cit., at 846-847, Burr, op. cit., at 811. なお「船主責任制限法の改正について——一九七六年海事債権責任制限条約のあらまし——」〔安田火災海上保険株式会社〕一三頁。

- (18) Martucci, op. cit., at 847.
- (19) Martucci, op. cit., pp. 847-849. 反対意見として、MLA Doc. No. 619, 7088-7089 (Minority Report).
- (20) 立証責任の分配が決定的な意味をもつことを示すリーディングケースは、一九七二年の Marine Sulphur Queen, 460 F. 2d 89 (2d Cir. 1972) である。本件は、油槽船として建造された The Queen 号が高温のまま溶融した硫黄を運搬する船舶として改造された後、約二年の間に六三回の往復航海をこなしたが、一九六三年二月二日、硫黄を積んでテキサスのヴァーモント港を出航して二日後に、メキシコ湾で消息を絶ち行方不明となった事件である。第二巡回区 (Anderson 判事) は原審が下した事実認定を支持して、本件事故は本船の改造による不運航によるものであるとした。そして、第二巡回区判決は、請求者が過失又は不運航と事故との間の因果関係を証明できたと認める反面、船主は、改造計画を承認していたが故に不運航が彼の privity or knowledge によるものでない点を証明できなかったとして、責任制限を否認した。また、Martinson & Robertson, Ltd., v. The S.S. Barcelona, 1868 A.M.C. 331 (S.D. Fla. 1967) も、同様に原因不明の船舶行方不明事件に関して立証責任の分担が責任制限の可否を決定づけた判例である。フロリダ地裁 (Choate 判事) は、バルセロナ号の沈没原因は不明であり、故に不運航が原因であったと推定されるのであり、同号の所有者及び傭船者は、不運航について自身に privity or knowledge がいないことを立証できないから、責任制限は認められない旨判示した。Gilmore & Black, op. cit., §10-25 (pp. 897-898)。

五 単一責任

第五条〔反対債権〕

この法律により責任を制限できる者が、債権者に対して同一の事故から生じた債権を有する場合には、それらの者の債権は、相殺されるものとし、債権者の純残額が責任制限の対象となる債権の額とされる。

Section 5. Counterclaims

Where a party entitled to limitation of liability under this Act has a claim against the claimant arising out of the same

occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the claimant's net balance, if any, shall be the amount of his claim subject to limitation.

本条は、責任制限権者が債権者に対して同一の事故から生じた損害に基づく債権を有する場合に、相互の債権額を差引いた上で、その残額について初めて責任の制限をすることができ旨を規定したものであり、これは、双方過失による船舶の衝突の場合に理論が分かれる計算方式について、いわゆる単一責任 (single liability) 主義を採用することを明確にしたものである。国際条約では、すでに一九五七年条約がこの理論の採用を明確にし (第一条五項)、また一九七六年条約もその第五条において同趣旨の規定をおいている。翻って、アメリカ法をみるに、双方船舶の過失による衝突損害の賠償方式については、一八八二年の *The North Star-The Ella Warley*, 106 U.S. 17 事件の中で、連邦最高裁判所が、いわゆる損害平分分担の原則 (The equal division rule — 衝突損害につき、双方の船舶は、各船舶の過失の軽重如何にかかわらず、衝突により生じた損害を平分して負担すべしとする法則)、及び単一責任の原理 (他船の船主が被った損害の中の他船の占める割合と自船が被った損害のうち自己の占める割合との差額につき、より大きな損害を加えた船舶の側に唯一の賠償責任が存在するとの法理) の適用を明らかにするとともに、責任制限の申立がなされたる場合には、まず損害の分割が行なわれ当事者の一方から他方に対する損害賠償責任が確定した時点ではじめて責任制限に関する規定が適用される旨を述べて、差額の算出に先立って責任制限が行なわれるべきであるとする原告の主張を棄却している⁽¹⁾。そしてその後、衝突船舶双方に過失がある場合における責任制限法の適用が直接争点となった一九四三年の *The Lara*, 55 F. Supp. 822 (S.D.N.Y. 1943) 事件において、米国の下級審判決 (ニューヨーク地方裁判所) は、右の *The North Star* 判決を引用しながら、「責任制限法は、損害の差額が算出されるまでは適用できないのであって、賠償金の支払

を命ずる判決がだされたその残額について法の利益をうけることができる」旨の判決を下していた。ただ、右に関連しては、周知の如く、米国の船舶衝突法については、一九七五年の連邦最高裁判所判決 *United States v. Reliable Transfer Co.* によって、百数十年にわたり米国の裁判所において適用されてきた損害平分負担の原則が廃棄され、新たに、各船舶の過失の軽重に基づいて損害を分配するいわゆる損害過失割合分担の原則ないし比例責任の原則 (*rule of proportionate liability*) が採用されるという注目すべき重要な判例の変更があり、したがって、この新しい *Reliable Transfer* 判決が、米国の伝統的な衝突法理の一つである「単一責任」の原理との関係でいかなる意味をもつかが一応問題となる。*Reliable Transfer* 以後の米国判例にこの点を展開したものはまだみられないが、学説によれば、*Reliable Transfer* 判決は責任の性質（即ち、単一責任）に関しては事実いかなる変更をもたらずものではないとされ、現在でもなお、小さな損害（金額や過失割合において）を被った船舶は大きな損害を被った船舶に対して「単一責任」（差額の算出の際に損害は過失の割合に従って分配される）を負うべきものと解されている。⁽³⁾したがって、この度の米国海法会改正案は、現在の責任制限訴訟において当事者が享受している権利義務を制定法によって明確にしようとしたところにその意義がある。

(1) 連邦最高裁判所は次のように述べる。「衝突事件における海事法の法則は、双方船舶に過失がある場合には各々が平等にその損害を負担せねばならず、損害の少なかった船舶は、大きな損害を受けた船舶に対して、損害を平等にするために必要な額を支払えとの判決を受けることになるのであって、その額は、勿論、各船舶の蒙った損害の差額を二分した額である、と理解している。この結果でてくる当事者の一方から他方に対する損害賠償責任が確定したときに有限責任の法則が適用されるのが相当である。」と。双方過失の船舶衝突の賠償問題を英米法の側面から考察する論稿として、川又良也「アメリカ法における双方過失による船舶の衝突」法学論叢六九巻五号（一九六一年）一頁以下、がある。また、下山田聡明「双方過失による船舶の衝突に基づく損害の分配」海事法研究会誌四二号（昭和五十六年六月号）一頁以下も、最近の米国法の展開をフォローして有意義である。

- (2) 421 U.S. 397 (1975). 連邦最高裁判決の件の一節を引用すれば、「二ないしそれ以上の者の過失が船舶の衝突又は坐礁を引き起こし財産損害が発生した場合、その損害に対する責任は各々の過失の割合により当事者に配分されるべきであり、当事者に平等に過失がある場合ないしは各々の過失の割合を適切に測定することができない場合にのみ、その損害に対する責任が平等に分担されるべきものである。」とする。なお、この *Reliable Transfer* 判決は、船舶の損害のみが扱われたものであったが、その後の判例により、積荷損害や人身損害についても衝突船の過失割合に応じて責任の配分がなされるべきものと、その法理が発展されている。
- (3) *Buglass, Marine Insurance & General Average in The United States* (2ed. 1981) pp.345-346. 結果同前。Biezup & Abeel, op. cit., at 1202.

六 責任の限度

第六条〔責任限度〕

- 一、第七条に掲げる債権以外の債権についての一事故から生じた責任の限度は、次に掲げる方法により計算される。
- (a) 人の死亡・傷害に関する債権に関しては、
- (i) 五〇〇トン以下のトン数を有する船舶については、一、〇〇〇、〇〇〇ドル
- (ii) それを超えるトン数を有する船舶については、(a)号(i)に掲げる額に次に定める額を加算した額
- 五〇一トンから一、〇〇〇トンまでにつき、トン当り二、〇〇〇ドル
- 一、〇〇一トンから一〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り一、〇〇〇ドル
- 一〇、〇〇一トンから二〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り五〇〇ドル
- 二〇、〇〇一トンから三〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り三〇〇ドル
- 三〇、〇〇一トンから七〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り二〇〇ドル
- 七〇、〇〇一トンを超えるものにつき、トン当り一〇〇ドル
- (ii) 責任制限が主張されている船舶の乗組員の各々につき一〇〇、〇〇〇ドルの付加金額。ただし、この金額は、乗組員又はその人格代表者に対してのみ充てうるものとし、また、ある債権が(i)及び(ii)によって完全に弁済されなかった範囲でのみ充てうるものとする。
- (iv) (i)・(ii)・(iii)にいう責任の限度は、いかなる場合にも合計五〇、〇〇〇、〇〇〇ドルを超えない額とする。

(b) 人の死亡・傷害以外の債権に関しては、

(i) 五〇〇トン以下のトン数を有する船舶については五〇〇、〇〇〇ドル

(ii) それを超えるトン数を有する船舶については、(b)号(i)に掲げる額に次に定める額を加算した額

五〇一トンから三〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り二〇〇ドル

三〇、〇〇一トンから七〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り一五〇ドル

七〇、〇〇〇トンを超えるものにつき、トン当り一〇〇ドル

(iii) (i)及び(ii)にいう責任の限度は、いかなる場合にも合計三〇、〇〇〇、〇〇〇ドルを超えない額とする。

二、船舶外から作業している救助者、又はその船舶に対し若しくはそれに関連して救助業務が行なわれている当該船舶上において専ら作業をしている救助者の責任の限度は、一、五〇〇トンのトン数に従って計算される。

三、この法律の適用上、船舶のトン数は、船舶書類又はトン数証明書に表示される総トン数とする。ただし、船舶がその総トン数を示す書類又は証明書を有しない場合には、合衆国法典の第四六編第七一条―第八三条〈検査・計量〉に従って計算される。

Section 6. *The Limits*

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Section 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) In respect of claims for loss of life or personal injury

(i) \$1,000,000 for a vessel with a tonnage not exceeding 500;

(ii) for a vessel with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in paragraph (a) (i):

from 501 to 1,000 tons, \$2,000 for each ton;

from 1,001 to 10,000, \$1,000 for each ton;

from 10,001 to 20,000, \$500 for each ton;

from 20,001 to 30,000, \$300 for each ton;

from 30,001 to 70,000, \$200 for each ton;

for each ton in excess of 70,000, \$100 for each ton.

- (iii) an additional sum of \$100,000 for each crew member of the vessel in respect of which limitation is sought, but this sum shall be available only to the crew member or his personal representative, and only to the extent that the particular claim has not been fully satisfied under paragraphs (i) and (ii).
- (iv) The limits of liability under (i), (ii) and (iii) shall in no event be more than a total of \$50,000,000.
- (b) In respect of claims other than for death and personal injury
 - (i) \$500,000 for a vessel with a tonnage not exceeding 500;
 - (ii) For a vessel with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in paragraph (b) (i):
 - For each ton from 501 to 30,000, \$200;
 - For each ton from 30,001 to 70,000, \$150;
 - For each ton in excess of 70,000, \$100.
 - (iii) The limits of liability under (i) and (ii) shall in no event be more than a total of \$30 million.
- 2. The limits of liability for any salvor not operating from any vessel, or for any salvor operating solely on the vessel to or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.
- 3. For the purpose of this Act, the tonnage of a vessel shall be the gross tonnage shown on the vessel's document or tonnage certificate, but if the vessel does not have a document or certificate showing her gross tonnage, it shall be computed in accordance with Title 46 U.S.C. §§71-83, entitled "Inspection, Survey and Measurement".

第七条〔旅客の債権についての責任の限度〕

一、一事故から生じた船舶の旅客の死亡又は傷害に関する債権については、そのすべての債権の総額について、旅客を運送する船舶所有者及び救助者の責任の限度は、その船舶が船舶証明書に従い運送することを認められている旅客の数に二〇〇、〇〇〇ドルを乗じた額であって、二、五〇〇、〇〇〇ドルを下廻らず、五〇、〇〇〇、〇〇〇ドルを超えない額とする。

二、この条の規定の適用上、「船舶の旅客の死亡又は傷害に関する債権」とは、旅客運送に関する合意に基づき、その船舶で運送された者により、又はその者のために提起された請求をいう。

Section 7. *The Limit of Liability for Passenger Claims*

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a vessel, the limit of liability of the shipowner and salvor of the vessel carrying such passenger for the aggregate of all such claims shall be an amount not exceeding \$100,000 multiplied by the number of passengers which said vessel is authorized to carry according to said vessel's certificate, but not less than \$2,500,000 nor more than \$50,000,000.

2. For the purpose of this Section, "claims for loss of life or personal injury to passengers of a vessel", shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that vessel under any agreement for passenger carriage.

右の二カ条は、船舶所有者又は救助者の責任制限 (Limit of Liability) を総合的に規定するものである。

一八五一年責任制限法によれば、船舶所有者の責任は、原則として、航海終了時における船舶の市場価額及び当該航海の既収・未収の総運送賃に制限され(第一八三条(a))、特に、「海上航行船舶」の場合における人の死亡・傷害に関する債権がからむ場合で船価が当該船舶の登簿総トンの一トン当り六〇ドルによる価額を下廻るときは、そうした死傷損害の支払に充当されるべく右の責任額が船舶の一トン当り六〇ドルに相当する金額まで増額されるとする(第一八三条(b))。人の死亡及び傷害に関する(b)項の部分は、一九三五年及び一九三六年の改正法により新たに追加されたもので、法律改正の動機ないし背景としては、責任制限法に対する初期の合衆国最高裁判所の姿勢が、同法の起源と立法精神を最大限に尊重し、米商船海運の保護育成のための論理を積極的に打ちたててきたこと(例えば、第一八三条(a)にいう船主が「船舶につき有する利益 (the interest of such owner in such vessel)」は事故発生後ないし航海終了時の価額で評価されるとか、船舶保険金は「船舶につき有する利益」に該当せず、依って責任基金を構成しない、とした判決など)による必然的結果として問題化されてくる、債権者(被害者)の保護、殊に海上旅客運送の発展に伴って急速に増加しかつ深

刻化する人身事故の被害者を保護するために、船舶トン数を基礎とした金額責任主義によって最高責任基金を確保・保証し、かつ事故責任主義を採用して（第一八三条(d)参照）、船主の賠償責任を加重したものである。ただし、この人の死傷に関する六〇ドルの補正責任は、曳船・被曳船・漁船・プレジャーボートなどには適用がない点は、すでに指摘の通りである。

このように現行の米船主責任制限制度は、航海を単位とした船価主義をベースにし、人の死傷に関する限り金額主義をプラスさせ、事故主義に切り換える独特の方式をとるが、かかる米国の船価責任主義の最大の問題は、ほかならぬ「船価 (ship value)」の決定の困難性である。すなわち、船舶の価値ないし評価は、国や地域により、或いは幾分かはときの備船市況の影響を受けて変動するから、裁判所は多くの場合に船価の決定について困難かつ冗長な労役を課せられることとなり、また裁判官の専断によって不衡平な結果を生ずるといふ惧れもなくもない。

また、この点は、船価主義の不合理性としてつとに指摘される通り、船価を航海終了時で決定するというこの主義によれば、加害船舶が沈没ないしは大破したとき、或いは加害船が中古船であるときは、上述のようなトン当り六〇ドルの基金が形成される人の死傷を除き、船主の責任は零かそれに近い数額となり、債権者保護を著しく欠くことになる点である（逆に、事故後において加害船が無事か分損の場合は、トン当りの責任基金以上の責任基金を形成できるともいえる）。

一九五七年条約は、すべての制限債権につき金額責任主義（＝船舶トン数主義）及び事故主義によって船主の責任を制限することとした（条約第二条・三条）。かかる国際条約の方式とアメリカの航海終了時の船価方式とを比較すれば、前者は、債権者に対し一層確実な財産回復をなさしめ、裁判所を船舶の評価という難儀な労務から解放し、また、船主・債権者の双方をして、それぞれ自らの危険の予測と適切な保険的対応を可能とさせるといった点で優れるものと

いえる。

ところで、一九七六年海事債権責任制限条約は、一九五七年条約の制度的見直しとして最重要テーマであった船主の責任限度について根本的な改正を行なった。その一が、責任限度を算定するための計算単位として、新しくIMF (International Monetary Fund, 国際通貨基金) のSDR (Special Drawing Rights, 特別引出し権) を採用し、責任限度額の安定化を目指したことである(第八条一項)。SDRの価値は毎日計算され(一九七四年七月以後、SDRと各国通貨の交換比率は、いわゆる「バスケット方式」、特に現在では五大国の通貨のバスケット方式による方法によって毎日計算表示される)、一九八四年五月二十一日現在、一SDRは一・〇三八一九米ドルと等価になっている(米国海法会改正案において参酌されたドル交換比率は、一九七九年三月のレートで、一SDR一・二八六二六米ドルであった。以下、一九七六年条約の計算単位の米価換算は、一九七九年三月のレートによって示す)。一九七六年条約は、SDRと各国通貨の換算につき、「責任制限基金が形成された日、弁済がなされた日又は担保が提供された日」としてその基準日を指定する。この場合、IMF加盟国はSDRから自国通貨へのIMF交換レートを直接に使用するが、非加盟国の場合は「締約国が定める方法」によって換算できるとされている(以上、第八条一項)。また、IMFの非加盟国でかつその国の法令がSDRについて換算を認めない場合には、責任限度を算定する単位としてポアンカレ・フランを使用しうるとし、その計算方法を示す(第八条二項)とともに、このポアンカレ・フランから国内通貨への換算及びIMF非加盟国の、SDRに対する国内通貨の価値計算(第八条二項末文)については、「可能な限り、……第六条及び第七条に計算単位として表示されている(SDR—筆者註)額と同一の実質価値を表示する方法でなされなければならない」とする(第八条三・四項)。

一九七六年条約の責任限度に関する改正の第二点は、責任限度額である。一九五七年条約は、人的損害と物的損害とを一応別建てとしながら(第三条一項(a)・(b)、その一部転用充当を認める仕組み(同(c))をとっている。一九七六年

条約もまた、人の死傷損害の基金とその他の財産損害の基金との二つの別個の制限基金（前者の基金は後者の基金の約二倍の額である）を設定し（第六条一項(a)・(b)、かつ、一九五七年条約や米国船主責任法の場合と同様に、人の死傷債権がその基金をもって弁済しえないときは物的債権に関する基金から按分して弁済をうけうるとして人損に優先的弁済権を与えている（第六条二項）が、ただ、一九七六年条約は、以上の基金とは別個に、船舶で運送される旅客の死亡・傷害債権⁽¹⁾に関する責任基金を新設し、かつ、この種の責任制限基金の決定については、船舶トン数という資本基準に依らず、その船舶が船舶証明書に従い運送することを認められている旅客の数（つまり旅客定員）を基準にし、これに四六、六六六計算単位（約六〇、〇二五ドル）を乗じた金額で、二、五〇〇万計算単位（約三二、一五六、五〇〇ドル）を超えない額（第七条一項）とする。旅客の人的債権を一般の人的債権から切り離して別建限度を設定した理由は（一九五七年条約の下では船客の債権をその他の一切の人的債権と区別することはしていなかった）、例えばフェリーのように比較的トン数の小さな客船が大きな旅客収容能力を有する場合があるという現実を考慮して設定されたものである。

また、一九七六年海事債権責任制限条約は、一般的限度（旅客以外の人的債権とそれ以外の物的債権についての責任限度）に関して、次のように規定する（第六条）。

- (a) 人の死亡・傷害に関する債権
 - (i) 五〇〇トン以下のトン数を有する船舶については、三三三、〇〇〇計算単位
 - (ii) それを超えるトン数を有する船舶については、(i)に掲げる額に次に定める額を加算した額
 - 五〇一トンから三、〇〇〇トンまでにつき、トン当り五〇〇計算単位
 - 三、〇〇一トンから三〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り三三三計算単位
 - 三〇、〇〇一トンから七〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り二五〇計算単位

七〇、〇〇〇トンを超えるものにつき、トン当り一六七計算単位

(b) その他の債権

(i) 五〇〇トン以下のトン数を有する船舶については、一六七、〇〇〇計算単位

(ii) それを超えるトン数を有する船舶については、(i)に掲げる額に次に定める額を加算した額

五〇一トンから三〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り一六七計算単位

三〇、〇〇一トンから七〇、〇〇〇トンまでにつき、トン当り一二五計算単位

七〇、〇〇〇トンを超えるものにつき、トン当り八三計算単位

一九七六年条約のこの責任限度算定方式の主な特色としては、前指摘の通り人の死傷損害から旅客のそれを区別して別途に基金を設定したことのほかに、(イ) ミニマムトン数を三〇〇トンから五〇〇〇トンに引き上げたこと（ただし、第二五条二項(b)との関係で、ミニマムトン数は三〇〇トン以上五〇〇〇トン未満の規模の船舶にのみ適用されることになることもある）(ロ) 船舶トン数と責任限度額について、段階的にトン当り金額を設定して単純なスライド制を改めたこと、(ハ) 船舶のトン数は「一九六九年船舶のトン数測度に関する国際条約」に規定される総トン数 (gross tonnage) としたこと、などを挙げることができる。そしてこの結果、船主の責任は総体的に大きく引き上げられ、特に小型船の場合には、引上率の伸びと最少トン数の引上げに、基準トン数の実質的伸長が加わって、船主の責任はもっとも加重された形となっている（逆に、大型船の場合には、船主責任の増大は比較的緩慢であり、大型船が責任制限の実益を確保できるようにしている）。

いま、五万トンの船舶が人の死傷損害及び船舶等の財産損害の双方を発生した場合という設例⁽²⁾で、一九七六年海事債権条約が設定する責任限度額を、現行米国船主責任法及び一九五七年条約のそれと比較すれば次のようになる。

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〔その二〕

〈1851年責任制限法〉

$$60 \text{ドル} \times 50,000 \text{トン} = 3,000,000 \text{ドル}$$

〈1957年船主責任制限条約〉

$$207 \text{ドル} \times 50,000 \text{トン} = 10,350,000 \text{ドル}$$

7,000,000ドルが人の死傷債権に割当

* 1957年における 3,100ポアンカレ・フランの米ドル換算

〈1976年海事債権責任制限条約〉

①人の死傷債権

500トン	=	333,000計算単位
2,000トン × 500計算単位	=	1,250,000計算単位
27,000トン × 333計算単位	=	8,991,000計算単位
20,000トン × 250計算単位	=	5,000,000計算単位
50,000トン		15,574,000計算単位
		20,032,213米ドル

②その他の債権及び①の債権を充足できない債権

500トン	=	167,000計算単位
29,500トン × 167計算単位	=	4,926,500計算単位
20,000トン × 125計算単位	=	2,500,000計算単位
50,000トン		7,593,500計算単位
		9,767,215ドル

$$\text{①} + \text{②} = 23,167,500 \text{計算単位} \quad 36,608,699 \text{ドル}$$

* 1計算単位(1SDR)=1.28626米ドル

翻って、米国海法会改正案について検討するに、米国海法会案は、基本的には一九七六年条約と同じトン数主義・事故主義の理念に立って責任限度を定めるも、アメリカ独自の責任制限方式を編み出して、国際条約とはかなり異なったものになっている⁽³⁾。

まず第一に注目すべき点は、船舶乗組員 (crewmembers) について特別の配慮をなした第六条一項(a)(iii)の規定である。すなわち、乗組員の死傷に関する債権については、トン数による基金に加えて、責任制限が主張されている船舶の乗組員一人当り一〇万ドルの割増金を加算することとし、しかもその金額は、乗組員又はその人格代表者 (personal representative)⁽⁴⁾ に対してのみ弁済・充当され、かつ、第六条一項(a)号(i)・(ii)の第一次基金 (人の死傷に関する一般基金) から十分な弁済を受けられない場合に付加されるものと定めたことである。国際条約にはない米国海法会改正案に特有の規定である。米国海法会がこのように特に船員一人当りの付加金制度を創設した事情としては、一九七六年条約の国際会議この方、米国が、国際条約の採る船舶トン数主義は特に多人数の船員が乗り組む小型船の場合の人の死傷事故の局面で不公正な結果を招来するものと主張し確信してきた経緯を背景に、絶えず海上災害の危険に身を晒す船舶乗組員については、特別に保護を厚くすべきであるとの思索が存在していたからであり、また、それは、およそ船舶上の人の死傷については船客・乗組員を含めた統一的な形で一人当りの責任金額方式を採ることで立案しながら、結局は、そのことによる保険料騰貴といった実務的・現実的理由から、途中で船舶トン数ベースの方式へ転換せざるをえなくなった米国海法会起草委員会のいわば妥協の所産といえなくもない⁽⁵⁾。いずれにしても、このような配慮をなした理由として指摘されるのは、小型船ないし低価値の船舶に乗り組む船員が何故に大型船ないし高価な船舶に乗り組む者より低い補償を強いらねばならないかという不合理性 (このことは、さらに、多くの場合に小型船の方が大型船よりも多数の船員を配乗させているという経済現実が相乗して、不衡平性が倍加されることになる)⁽⁶⁾ であり、第六条一項(a)(iii)は、こ

うした指摘に十分応えている規定である。

因に、米国海法会改正案を、一万トンの船舶で四五人の乗組員を有する具体例によって、人の死傷損害に関する債権の責任限度額を試算すれば、トン数による責任基金一、一〇〇万ドル（①最初の500トン＝100万ドル ②500トン×2,000ドル＝100万ドル ③9,000トン×1,000ドル＝900万ドル：①+②+③＝1,100万ドル）乗組員追加基金四五〇万ドル（10万ドル×45人＝450万ドル）の合計額一、五五〇万ドルとなる。これを、一九七六年条約によって算出すると、責任限度は合計三九一、四〇〇計算単位（①最初の500トン＝333,000計算単位 ②2,500トン×500計算単位＝1,250,000計算単位 ③7,000トン×333計算単位＝2,331,000計算単位：①+②+③＝3,914,000計算単位、なお、これに物的損害に関する基金に競合して分配をうける分が加算されることになる）、米貨に換算して約四〇六万ドル（1SDR＝1.28626米ドルとして計算）となるから、米国海法会案は、一九七六年条約に比較して、遙かに債権者（被害者）の保護を厚くするものである。

なお、小型船なれど多数の乗組員が乗船する特殊な例としては、いわゆるモーバイル・オフ・ショア・ドリリング・ユニット（ドリル・シップ、ドリル・バージ、サブマージブル、セミサブマージブル、ジャッキアップ・リグなど）があるが、米国海法会改正案は、この種の新しい海洋構造物をも本責任制限制度の下において立案しており、注目される（本稿三・(1)参照）。前述のように一九七六年条約によれば、海洋掘削船は、当事国の国内法が同条約で規定しているよりも高い責任の限度を設けている場合、又は海洋掘削船について別の責任制度を定める国際条約の当事国となっている場合には、条約を適用してはならないとし（条約第一五条四項参照）、掘削船については特別の法規制をする余他も残されているが、米国海法会改正案は、この種の船舶をも本責任制限制度下においたものである。然して米国海法会の特別委員会は、立案に際し、そうしたオフ・ショア・ドリリング・ユニットの標準を、実存する五八ユニットをサンプルとして重量五、八〇〇総トン、乗組員七四名のタイプに求めたとされるから、その責任限度額は、人身損害につい

ては、一、四二〇万ドル (① 5,800 トン=6,800,000 ドル [③ 5,000 トン=6,000,000 ドル ④ 800 トン×1,000 ドル=800,000 ドル] ②+⑤=6,800,000 ドル) ② 74名×100,000 ドル=7,400,000 ドル ①+②=14,200,000 ドル) 財産損害については、一五
(8)

六万ドル (③ 5,000 トン=1,400,000 ドル ④ 800 トン×200 ドル=160,000 ドル ③+④=1,560,000 ドル) となる。

次に、米国海法会改正案は、人の死傷債権以外の債権 (Ⅱ物的損害に関する債権) の面でもいくつかの特色が認められる。

いうまでもなく、現行米国船主責任法の最大の欠陥は、船舶が壊滅的損害を受けたる場合であり、これは人的損害のように責任限度資金保証の手当がない財産損害の場合に一層顕著な形で表われる。米国海法会改正案は、こうした問題を回避すべく、一九七六年条約のトン数主義に従って一定の責任基金の形成ができるようにしたが、そこには、次のようなアメリカ独自の特徴もまた認められるのである。その一は、小型船に関する責任基金を劇的なまでに増大させていることである。より厳密に言えば、いわばミニマム・ファンドなる総トン数五〇〇トン以下の船舶について単位責任額を大きく五〇万ドルに設定したため (一項(b)(i)、これに対し、五〇〇トンを超える船舶についての単位責任額は一九七六年条約のそれとほとんど変わらない)、米国海法会案は、五〇〇トン以下の小型船の場合で一九七六年条約の約二・三倍 (米国海法会案の五〇万ドルに対して、条約は約二四、八〇五ドル)、一、〇〇〇トンの船舶で約一・八倍 (米国海法会案六〇万ドルに対して、条約は約三二二、二〇八ドル)、三、〇〇〇トンの船舶で約一・一六倍 (米国海法会案の一〇〇万ドルに対して、条約は約八五九、二二二ドル) の高い責任限度額となる。⁽⁹⁾

なお、高いミニマム・ファンドを設定したという点では、人の死傷損害についても同様であって、例えば、五〇〇総トン以下の船舶につき、米国海法会改正案が設定する一〇〇万ドル (この金額は、合衆国沿岸警備隊が纏めた、一九六二年から一九七六年の一五年間に発生した主要な海難事故における死傷者数の分析資料を参酌して設定された数額である)⁽¹⁰⁾ は、一

九七六年条約の四二八、三二五ドルに対し約二・三倍ということになる。

その二は、物的損害に関する責任基金と人の死傷損害に関する責任基金を各々全く別個のものとし、各基金は決して他方から侵害されないものとしている点である。この点は、一九七六年条約が、一九五七年条約の方式を踏襲して、人の死傷に関する債権が人的損害基金から満足な弁済を受けられない場合は、物的損害基金から割合弁済を受けうる旨を規定している（条約第六条二項）のと異なっており、一九七六年条約の場合の一般的な人の死傷債権と旅客の死傷債権（条約第六条一項(a)・第七条）の關係に似ている。また第三には、米国海法会案が、上述のように物的損害債権に關して五〇万ドルのミニマム・ファンドを設定したのと併せて、マキシマム・ファンドとして、三、〇〇〇万ドルという上限を設定した点であり（一項(b)(iii)）、これも國際條約にはないものである。

以上の一般的債権關係（第六条關係）に対して、旅客の死傷債権の關係（第七条關係）では、一九七六年条約と同様に公認の旅客定員に単位責任額を乗ずる方式を採るが、米国海法会案は、単位責任額を条約の二倍弱に相当する一〇万ドル（一九七六年条約では約六〇、〇二五ドル）に設定し、かつ最高責任限度額五、〇〇〇万ドル（一九七六年条約の場合約三二、一五六、五〇〇ドル）のほかに、一二五〇万ドルの最低責任限度額（旅客定数二五人の線で設定）をも設定して、ここでも債権者の利益保護に配慮をしている。

なお、米国海法会案が予定する一事故当りに責任の制限を求める者が負うべき最高責任限度額は、総額一億三、〇〇〇万ドル（II人的損害 五、〇〇〇万ドル、物的損害 三、〇〇〇万ドル、旅客の人的損害 五、〇〇〇万ドルの各最高責任限度額）になる。

以上のように、米国海法会改正案は、船舶の乗組員・旅客など人の死傷損害を中心に、責任限度の面で債権者保護を明確に打ち出しており、その意味で、船主責任制限制度との関連で海事國際社会において、“名譽ある孤立”を選

択し続けてきたアメリカの主張は、正にこの責任限度規定に集約されているといって大過ないであろう。

(1) 一九七六年海事債権責任制限条約は、「旅客の死傷損害債権の意味を明確にするため」、一九七四年海上旅客・手荷物運送条約（いわゆるアテネ条約）の定義（第一条4）に倣い、「(a) 旅客運送契約に基づき、又は (b) 運送人の同意を得て、物品運送契約の適用される自動車もしくは生動物に付添っている者として、その船舶で運送された者により、又はその者のために提起された請求をいう」と定義する。

(2) Martucci, op. cit., at 857.

(3) 米国海法会合同委員会報告書に掲げられる、米国海法会改正案と一九七六年条約との比較一覧表を示す (MLA Doc. No. 619, 7072, 7074) [表1]・[表2]。

(4) personal representative なる語は、Jones Act (46 U.S.C. §888) に由来する語であり、したがって、その概念は同法の定義によることになる。

MLA Document No. 619, p. 7067. ジョーンズ法（本法は、船員の労災法とでもいふべき法であり、「Jones Act」とは一九二〇年に制定された Merchant Marine Act 第三三条の通称である）によれば、死亡船員の人格代表者として訴権を有する受益者の種類が次のように特定されている。(a) 死者の生存配偶者又は子供 (b) 生存配偶者・子供がない場合は死者の両親 (c) 生存する配偶者・子供・両親がない場合は死者に扶養される近親者。Norris, Maritime Personal Injuries (2 ed) at §134 (p. 348).

(5) Greenman, op. cit., at 1167.

(6) MLA Doc. No. 619, 7066.

(7) MLA Doc. No. 619, 7067. Martucci, op. cit.,

[表 1]

FUND UNDER THE IMCO CONVENTION
AS OF MARCH 26, 1979

Size of Vessel (Gross Tons)	Death/Personal Injury Fund	Property Damage Fund	Total
500	\$ 428, 325	\$ 214, 805	\$ 643, 130
1, 000	749, 890	322, 208	1, 072, 098
3, 000	2, 036, 150	751, 819	2, 787, 969
5, 000	2, 892, 799	1, 181, 430	4, 074, 229
10, 000	5, 034, 422	2, 255, 457	7, 289, 879
20, 000	9, 317, 667	4, 403, 511	13, 721, 178
30, 000	13, 600, 913	6, 551, 565	20, 152, 478
50, 000	20, 032, 213	9, 767, 215	29, 799, 428
70, 000	26, 463, 513	12, 982, 865	39, 446, 378
100, 000	32, 907, 676	16, 185, 653	49, 093, 329

Passenger Claims
(\$ 32, 156, 500 Maximum)

Authorized No. of Passengers	Limitation Fund
20	\$ 1, 200, 492
100	6, 002, 461
500	30, 012, 305
1, 500	32, 156, 500

(1SDR=U.S. \$ 1. 28626)

FUND UNDER PROPOSED
DOMESTIC LIMITATION LEGISLATION

Size of Vessel (Gross Tons)	Death/Personal Injury Fund ⁽¹⁾	Property Damage Fund	Total
500 & Under	\$ 1,000,000	\$ 500,000	\$ 1,500,000
1,000	2,000,000	6,000,000	2,600,000
3,000	4,000,000	1,000,000	5,000,000
5,000	6,000,000	1,400,000	7,400,000
10,000	11,000,000	2,400,000	13,400,000
20,000	16,000,000	4,400,000	20,400,000
30,000	19,000,000	6,400,000	25,000,000
50,000	23,000,000	9,400,000	32,400,000
70,000	27,000,000	12,400,000	39,400,000
100,000	30,000,000	15,400,000	45,400,000
200,000	40,000,000	25,400,000	65,400,000
300,000	50,000,000 ⁽²⁾	30,000,000 ⁽³⁾	80,000,000

at 859 note 103. また、前註 (8) の「表2」参照。

(8) MLA Doc. No. 619, 7067-7068.

(9) 前註 (3) の「表1」参照。

(10) MLA Doc. No. 619, 7067. 合衆国沿岸警備隊による統計資料に基づいては、

MLA Doc. No. 619, ANNEX I-D に掲載されている。

Passenger Claims

Authorized No. of Passengers	Limitation Fund
1—25	\$ 2,500,000 ⁽⁴⁾
100	10,000,000
500	50,000,000
1,500	50,000,000

(1) See Section 6(1)(a)(iii) which provides a fund up to an additional sum of \$100,000 for each crew member or his personal representative to the extent necessary to satisfy the claim in full.

(2) The maximum allowable under Section 6(1)(a)(iv).

(3) The maximum allowable under Section 6(1)(b)(iii).

(4) The minimum and maximum payable under Section 7(1).

[表 2]

Comparison of Freeport Personal Injury and Death Funds (Based on Number on Board)
with Current Draft Based on Tonnage Revised up for Smaller Tonnage

FREEPORT				NEW DRAFT			
Assumed Number of Crews	Freeport Basic Fund	Additional Fund for Crewmembers	Total	Current Fund	Additional Fund for Crewmembers	Total	Tonnage Basis
12	\$ 2,400,000	\$ 1,200,000	\$ 3,600,000	\$ 1,000,000	\$ 1,200,000	\$ 2,200,000	500
12	2,400,000	1,200,000	3,600,000	1,750,000	1,200,000	2,950,000	750
12	2,400,000	1,200,000	3,600,000	2,000,000	1,200,000	3,200,000	1,000
20	4,000,000	2,000,000	6,000,000	4,000,000	2,000,000	6,000,000	3,000
30	6,000,000	3,000,000	9,000,000	6,000,000	3,000,000	9,000,000	5,000
45	9,000,000	4,500,000	13,500,000	11,000,000	4,500,000	15,500,000	10,000
40	8,000,000	4,000,000	12,000,000	16,000,000	4,000,000	20,000,000	20,000
35	7,000,000	3,500,000	10,500,000	19,000,000	3,500,000	22,500,000	30,000
30	6,000,000	3,000,000	9,000,000	21,000,000	3,000,000	24,000,000	40,000
30	6,000,000	3,000,000	9,000,000	23,000,000	3,000,000	26,000,000	50,000
30	6,000,000	3,000,000	9,000,000	27,000,000	3,000,000	30,000,000	70,000
30	6,000,000	3,000,000	9,000,000	30,000,000	3,000,000	33,000,000	100,000
30	6,000,000	3,000,000	9,000,000	43,000,000	200,000	40,000,000	3,000,000
30	6,000,000	3,000,000	9,000,000	50,000,000	3,000,000	53,000,000	300,000

七 責任制限の手續

第八条「基金の形成」

一、第二十一条の規定に従うことを条件として、責任制限を求める者は、請求の原因となった一事故から六カ月以内に管轄権を有する連邦地方裁判所に申立を行なうか又は責任の制限に関する申立において原告として参加することができ、かつその者は、本条に規定される基金を形成しなければならない。

二、基金は、裁判所が認める形式と金額による担保を供与することによって形成することができる。

三、基金は、第六条及び第七条に定める額であつて、当該の者が第六条一項(a)画を除き責任を負うべき債権について適用されるものの総額に、責任の原因となった事故の日から基金形成の日までの利息を加算した額により形成されなければならない。このように形成された基金は、基金を形成した者に対して主張する債権の弁済にのみ充てられる。

四、責任の制限を求める者が責任制限の訴えに参加する場合には、その者はそれぞれ責任制限の利益を享受するための訴えに併合することを条件として、本条に基づいて適切な担保を裁判所に供与しなければならない。

五、裁判所は、当事者の申立に基づいて、金額又はその他の担保が第六条及び第七条によって計算されるものに、不足し又は過剰すると認められるときは、その増加又は削減を命じなければならない。

六、責任の制限を求める一以上の者が責任があるとされかつ各人が適切な担保を裁判所に供与した場合には、当該の者又はその保証人によって、裁判所が確定した各々の責任に応じて、分配のための基金が形成されなければならない。

七、責任制限基金は、事故の場所、その船舶の国籍又はその他の考慮をなすことなく、本条の定めるところによって形成されなければならない。

Section 8. Constitution of the Fund

1. Subject to Section 11, within six months after any distinct occasion which may give rise to a claim, any party seeking to limit may file a complaint or join as a plaintiff in a complaint for limitation of liability in a District Court of the United States having jurisdiction, and such party shall constitute the fund as provided in this Section.

2. The fund may be constituted by depositing security in a form and in an amount acceptable to the Court.

3. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set forth in Sections 6 and 7 as are applicable to claims

for which the parties may be liable, excluding 6 (1) (a) (iii), together with interest thereon from the date of the occasion giving rise to the liability. The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims invoked against a party or parties who constituted the fund.

4. If any party seeking to limit joins in any limitation action, each such party, as a condition of joining the action so as to obtain the benefits of limited liability, shall deposit with the Court appropriate security pursuant to this Section.

5. If, upon the application of any party, the Court finds that the sum or other security is either insufficient or excessive, as calculated under Sections 6 and 7 herein, it shall order its increase or reduction.

6. In the event that more than one party seeking to limit is held liable and each has deposited appropriate security with the Court, then the fund for distribution shall be contributed to by such parties or their sureties in proportion to their respective liabilities as fixed by the Court.

7. The limitation fund shall be constituted in accordance with the requirements of this Act regardless of the place of the casualty, the nationality of the vessels involved, or any order such considerations.

第九条〔責任制限基金が形成されない場合の責任の制限〕

責任の制限は、責任の制限に関する申立がなされず第八条に規定する責任制限基金が形成されない場合においても、法的手続又は仲裁によつていづれも、答弁書による抗弁として主張することができる。

Section 9. *Limitation of Liability Without Constitution of a Limitation Fund*

Limitation of liability may be pleaded as a defense by way of answer at any time in any legal proceeding or arbitration, notwithstanding that no complaint for limitation of liability has been filed and that no limitation fund as mentioned in Section 8 has been constituted.

一 責任制限訴訟

(1) 責任制限基金の形成による責任制限

アメリカ法において、船主責任制限訴訟に関する裁判管轄権及び裁判手続は、船主責任制限法第一八五条（及び第一八四条）並びに連邦民事訴訟規則の「海事事件及び海事債権に関する補充規則」（Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims）の Rule F（以下、規則Fという）が、その指針を定める。ただし、制定法は訴訟手続について多くを規定していないし、また、規則Fもいくつかの重要な訴訟手続事項について十分な規定をせず、その判断を法解釈や裁判実務に委ねているから、むしろ、責任制限訴訟手続はほとんど連邦最高裁判所及び下級審裁判所の法解釈及び裁判実務に基づいて運営されているといった方が的確である。

そこで現行船主責任制限法によれば、船主は、請求権者が請求に関する文書による通告を交付又は呈示した（given to or filed with such owner written notice of the claim）後、六カ月以内に、適法な管轄権を有する連邦地方裁判所に対して責任制限の申立をなしうるが、この場合、船主は、その選択により、(a) 船舶又は運送貨につき自己が有する利益の額又は価格に相当する金額を提供するか、または、(b) その金員について承認された保証（approved security）⁽¹⁾を提供するか、(c) 船舶及び取得運送貨を連邦地方裁判所が選任した受託者（trustee）に対して引渡すか、をなさなければならぬものとされる（第一八五条(a)・(b)、Rule F (1)）。本条は、一九三六年の改正法により全面修正を施されたものであり（なお、責任制限申立に関する期限もここで新設された）、改正前の一八五条が、原則的に船舶につき有する利益を生のみで受託者に移譲する方法をもって責任制限法上の唯一の責任制限方式としていたところを、旧来の裁判実務において肯認されてきた金銭的出損の方法による責任制限方式を制定法上認知し、船主が選択的に責任制限を主張できるとしたものである。なお、一九三五年及び一九三六年の法改正では、いわゆる「人の死傷改正」があり、海上航行船（seagoing vessel）の所有者は、人の死亡・傷害の債権について事故毎に船舶のトン数当り六〇ドルの価額による基金の設定をしなければならないとされる。

い、船主により形成される「責任制限基金」について若干の法則を述べれば、まず、船主が「船舶につき有する利益」とは、事故が発生した航海の終了時におけるそれであり (The City of Norwich, 18 U.S. at 491-3) 船舶 (索具、燃料油、甲板部倉庫、機関部倉庫など船舶のすべての部分を含む) については、事故発生後の状態の船価を算定し又は被保険価額から損害額を控除してその価額を決定する。運送賃は、当該航海に取得し又は取得しうべき総運送賃である (The Main v. Williams, 152 U.S. 122 (1894))。そして、船体保険金は基金に包含されない (The City of Norwich, op. cit., at 504)。また、曳船 (tug) 及び被曳船 (tow) が絡む事故について、いずれの船舶 (ないしいずれの船舶の価額) が責任制限基金を構成することになるかについては、いわゆる *Flotilla Doctrine* (小型船隊法理) と称されるアメリカ法上極めて議論の多い法則がある。いま、結論的にアメリカ法の法理を要約して示せば、曳船と被曳船の船隊が不法行為により (tortiously) 第三者に対して損害を与えたる場合 (例、船舶衝突損害) には、その違法な曳船の価額のみが責任基金に包含されるが、曳船・被曳船から成る小型船隊が同一人に所有されかつその船隊が契約関係 (例、運送契約、渡渡契約) を有する第三者に対して損害を与えたという場合には、当該契約の履行のために使用された曳船・被曳船のすべての船舶 (＝船隊) の価額が責任基金に包含されるものとされる。⁽³⁾

ところで、国際条約の場合には、一九五七年条約及び一九七六年条約ともに、責任制限基金の形成を責任制限の先行条件とせず (一九五七年条約四条、一九七六年条約一〇条・一一条)、そうした制限基金の形成・分配に関する規則・手続は基金が形成された国の国内法に委ねるものとしている (一九七六年条約一四条)。ただ、制限基金の形成を責任制限の条件とすることは一般的な方式であるから (例えば、わが国の船主責任制限法二五条三号)、一九七六年条約は、当事国が責任制限の基金の形成を要求されることを定めており (二〇条(1)、また新条約の場合には、そうした基金形成の場合に関して若干の規定をおいている (二〇条、一一条))。

右の現行責任制限法に対し、米国海法会改正案は、まず、責任制限の申立期限（六カ月）の進行に関して、現行法が上述のように「文書による請求通告の交付又は呈示後」（なお、Supplement Rule F によれば、船主が「文書による請求を受理した後（receipt of a claim in written）」と規定される。Rule F (1)）とするのを改め、「請求の原因となった各事故後（after any distinct occasion which may give rise to a claim）」六カ月以内とした（八条(1)項。なお、米国海法会改正案の Rule F (1) (a) も同様の改正をしている）。従来現行規定につき議論を生んだ解釈上の問題又は規則 F の規定との齟齬を払拭した点で改正の意義を認めうるが、実際問題としては、一般に訴訟代理人は出訴期限のトラブルを避けるため事故時から六カ月以内に責任制限の申立をなすのが実務の実態であるとされるから、この改正点は特に大きな実質的意味をもつものではない。

米国海法会改正案は、責任制限権者を現行の船舶所有者又は傭船者以外の者に拡張した関係から、責任制限を求める者がそれぞれ適切な保証をまちがいに提供するよう規定しており、これにより、第六条・第七条に設定される基金の総額を形成すべき責任があると裁判所によって裁決された各当事者からの保証が、事件の終結時に存在しうよう配慮している。ただし、実際には、一個の担保を用意して多数の責任制限の申立人の可能的責任をカバーすることは可能であり、こうした責任制限を求める者が複数ある場合には、事件の終結時において、その形成された単一の基金が、責任制限を求める者又はその保証人によって、裁判所の決定する各々の責任割合に応じて分担されることになる（海法会改正案 Rule F (1) (b) 参照）。

また、米国海法会改正案の第八条三項の規定は、一九七六年条約の第一条(1)項とほぼ同一である。国際条約の場合、一九五七年条約が単に責任限度額に相当する金額をもって基金を形成しうるとしていただけたのを、一九七六年条約が「事故の日から基金形成の日までの利息を加算した額により形成」すべきものとして、利子の付加を新設し

た意義をもつが、米国法にとっては、すでに現行の Rule F (1) が、「保証の提供日から年六パーセントの割合による利息」を付加するよう規定していたから、特に利子の付加期間を改めた（「責任の原因となった事故の日から基金形成の日まで」と明記した。なお、海法会改正案の Rule F (1)(a) も同様の改正をしている）点を除けば、特別の意味ある改正ではない。そのほかの第八条関係の条項は、当然の規定であり、特記すべき内容はない。

(2) 答弁による責任制限

上述のように、一九三六年に改正を受けた責任制限法第一八五条によれば、船主は、文書による請求を受けた後六カ月以内に、適法な管轄権を有する連邦地方裁判所に対して、船舶その他の利益をそのまま受託者に移譲するか、またはこれに代えて船舶その他の相当額の金員を出損するかないしは保証を立てるかの方法で、裁判所に責任制限の申立（affirmative complaint for limitation of liability）がなされる場合における責任制限基金の設定を定めた規定である。

しかし、一九三六年の法改正が行なわれる以前の裁判実務においては、船主が地方裁判所において責任制限を積極的に申立てることをせずに、どの裁判所（連邦裁判所たると州裁判所たるとを問わない）においても、また自己又は自己の船舶に対して係属するどの訴訟においても、抗弁の方法により（by the way of defence）、責任制限を主張する権利が認められており、訴訟の経済性及び効果面からむしろこの方が一般的な方法であった。⁽⁶⁾そしてこの抗弁提出の方法による責任制限法の利益の援用は、一九三六年法改正によって特に変更されたという事情もないから、現行法上も、船主は、積極的に責任制限の申立てをなす方法（complaint の方式）か、相手方から提起された損害賠償請求訴訟において抗弁を提出する方法（answer の方式）のうちいずれかの方法を選択できるものと一般に理解されており、しかも、米国の権威的学説である Gilmore & Black によれば、この抗弁による責任制限権は、六カ月の法定申立期限（責任

制限法一八五条)を経過した後でも主張することができると解釈され、下級審判決も一様にこの立場を支持していた。⁽⁷⁾ただし、この点、一九七六年の第六巡回区連邦控訴裁判所判決 *Cincinnati Gas & Elec. Co. v. Abel* ⁽⁸⁾が、傍論ながら、州裁判所に係属する訴訟において答弁により責任制限を申立てることは効果がなく、船主が責任制限の抗弁を信頼するためには、責任制限法第一八五条に基づいて請求が発生する事故後六カ月以内に連邦地方裁判所において責任制限の申立をなすことが必要とされる(したがって、船主が一八五条による方式を採らないのは彼自身危険を覚悟で行動をしていることになる)との趣旨を陳述していたため、米国判例法上些か混乱が生じ、そうした訴答による責任制限の方式に依拠する場合には、法定の責任制限訴訟の開始期限が短いために、危険な要素があった。⁽⁹⁾

米国海法会改正案第九条の規定は、責任制限を求める者が、前条(第八条)に規定されるような基金を形成せずに、抗弁又はその他の適法な訴答の方法によって、州裁判所又は連邦裁判所における一切の訴訟手続または仲裁手続において、プリーディング・リミテーション(pleading limitation)をなしうるものとして、*Cincinnati Gas* 判決の付随意見に潜在する危険を回避するとともに、この訴答書面の交換方式による責任制限の主張は、前条が定める六カ月の責任制限申立期限の経過後でも行ないうることを明定して、従来の学説及び下級審判例の解釈を確認し明確にした。

かくして米国海法会改正案は、現行法の通りに、基金の形成をもってする責任制限の申立の方式(第八条)と、プリーディング方式による責任制限法の援用(第九条)という二方式を採ることを法文上明らかにしているが、もとより、責任制限を求める者が後者の損害賠償請求訴訟において抗弁として責任制限を主張する場合には、いわゆる訴訟提起差止命令(injunction)が保証の提供なくしては発せられるものではないから、すべての請求権を一個の裁判手続に集中・統合させる *concursus* の利便を期待することができない結果、結局、第九条に基づく救済手段は、請求権者がただ一人しか存在しないといった場合にだけ実際的効果を有する方法であるといえることができる。⁽¹⁰⁾

(1) 「保証」の提供は、一九三六年の法改正で採用されたものである。改正前は、原則的に、船舶・運送貨につき有する利益を生のみで、受託者に移譲する方式が唯一の制限方式であるとされていたが、実践的には、すでに最高裁判所規則は、その制定当初（一八七二年）から、終始一貫して、船舶を保持しながら、当該船舶の評価額相当の金員を裁判所に預託するか金銭的保証を立てる方法を肯認していたので、こうした裁判実務を追認する形で、責任制限法の法条に採り入れたのである。詳細は、中筋・前掲書二一九頁以下、四七四頁以下参照。

そして、一八五条の規定によれば、同条の条件（つまり、船舶等の生のままの利益を受託者に移譲するか、又は金銭的保証を立てるか）に従うことにより、問題となっている事項につき「船主に対して提起されているすべての請求及び訴訟手続は終息する」とされる。

なお、一九七六年条約は、一九六九年油濁民事責任条約第五条(3)項の規定に倣って、金額の提供又は担保の提供による基金の形成ができることを明定しているが（第一条(2)項参照）、これが、アメリカ法の立場を変更するものでないことはいうまでもない。

(2) Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co. v. Brooklyn E. Dist. Terminal, 251 U.S. 48 (1919). 曳船船隊については、多くの場合曳船側が動力を具備し曳航につき支配的意思を有するため、本文に示したように曳船のみが損害に対して責任を負うことになるが、例えば、曳船のみならず被曳船にも過失があるという場合（例、被曳船に適切な灯火がなかった）には、曳船のほか被曳船もまた責任基金を構成するものとされる（Petition of Lake Tankers Corp., 132 F. Supp. 504 (S.D.N.Y. 1965)）。

(3) Sacramento Navigation Co. v. Salz, 273 U.S. 326 (1927), Agricola Chem. Co. v. S.S. Atlantic Forest, 459 F. Supp. 638 (E.D. La. 1978, *aff'd*, 620 F.2d 487 (5th Cir. 1980).

(4) MLA Doc. No. 619, 7069.

(5) MLA Doc. No. 619, 7069.

(6) Gilmore & Black, op. cit., 855 (S10-15), Volk & Cobbs, op. cit., p. 977. 指導判例として、The Scotland, 105 U.S. 24, 33-34 (1881).

(7) Gilmore & Black, op. cit., at 857, Volk & Cobbs, op. cit., at 977 note 30. 判例として、Deep Sea Tankers, Ltd. v. Long Branch, 258 F. 2d 757 (2d Cir. 1958), *cert. denied*, 358 U.S. 933 (1959); The Chickie, 141 F. 2d 80 (3d Cir. 1944). ただし、Ohio River Co. v. City of Wheeling, 225 F. Supp. 733 (N.D.W.Va. 1964) では、結論的には右の第二及び第三巡回区の先例に従ったものの、「責任制限法第一八三条乃至一八九条の規定は *pari materia* に読み取るべきであり、六カ月の出訴期限は一八三条の権利をどのような方法で主張する場合にも適用されるべきであると解したい」と述べられている。

(8) 533 F. 2d 1001, 1005 (6th Cir. 1976). 本件は、Cincinnati Gas Co. が所有する曳船によって船渠を破壊された Abel が、州裁判所に対し損害賠償請求訴訟を提起したところ、Cincinnati は責任制限法の規定に基づいて曳船の価額に責任を制限する略式判決を申立てた。そこで Abel 側は、Cincinnati が責任制限法第一八五条に定められた六カ月以内の責任制限の申立てを連邦裁判所においてなさなかったことを理由に、

責任制限の申立は認容されるべきでない旨を主張した。そこで Cincinnati は、改めて連邦地裁に対し責任制限の申立をしたところ、連邦第六巡回区は、「責任制限法の改正点に関する不明瞭な部分は、被害者への完全なる財産回復を認めるよう、かつ責任の制限に関する制定法の要件に忠実であるよう解釈されなければならない」旨を陳述して、結局、Cincinnati の申立は、一八五条の法廷期限に *untimely* であると判決した。

(6) *Staring, op. cit.*, at 1142.

(10) *MLA Doc. No. 619, 7069.*

第二〇条「基金の分配」

一、第六条及び七条の規定に従うことを条件として、基金は、債権者の間において、基金に対して債権者の確定された債権の額に比例して分配されなければならない。ただし、それにつき権利があるとされるすべての当事者の優先権についてはこの限りでない。

二、責任を負う者又はその保険者は、基金の分配が行なわれる前に、基金に対して主張されるかも知れない債権を支払いまたは判決債権を支払った場合には、その支払った債権の総額を基金に対して主張することができ。但し、分配に当っては、その者が基金に対して受けた額はその者が支払った額を超えてはならない。

Section 10. *Distribution of the Fund*

1. Subject to the provisions of Sections 6 and 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund, saving, however, to all parties any priorities to which they may be entitled.
2. If, before the fund is distributed, the party liable or his insurer has settled a claim or paid a judgment in respect of a claim which could be made against the fund, such party shall be entitled to assert against the fund the total amount of the claim of the party so paid, provided, however, that on distribution the amount he received against the fund shall in no event exceed the amount which he paid.

二 基金の分配

現行米船主責任制限法上、責任制限基金の分配については、その第一八四条が、船舶の全価額及び航海に関する総運送賃が、積荷損害に関する債権の全額を支払うに不足する場合には、積荷の所有者は各自が受けた損害額の割合

(pro rata) によつて船主から賠償を受けることができる旨を定める。本条は、形式上は積荷債権 (cargo claim) のみを規定し、それ以外の種類の債権について言及していないため、責任制限債権の総則規定である第一八三条(a)との関係で問題があったが、初期の責任制限法判決の⁽¹⁾一つである *Batler v. Boston and Savannah S.S. Co.* により、両条文の差異は起草者の不手際によるものであり、第一八四条の規定には、第一八三条(a)に列挙されるすべての種類の債権が読み取られるべきであると判決された。したがって、積荷損害債権のほか、衝突損害債権、人の死傷損害債権、その他第一八三条に規定されるすべての債権は、責任制限基金から割合分配を受けられるということになる。そして、右責任制限法第一八四条を受けて、「連邦民事訴訟規則 補充規則F」の第八条は、裁判所に対し形成された責任制限基金は、「法律上の権利があるとされる請求権者の優先権に従うことを条件として」(saving to all parties any priority to which they may be legally entitled)、請求額の割合により分配されるべきことを規定している⁽²⁾。

ところで、責任制限基金に対する優先権については、現行船主責任制限法上明確に規定されているわけではなく、かつて、海事裁判所規則第五二条の規定(現行の規則Fの第八条)に関して海上先取特権の付着する債権が責任制限基金の分配にあたり優先順位を認められるかどうかは、責任制限法の未解決の問題の一つとされ、学説の見解も不明瞭・不統一であった。⁽²⁾ さしあたり、現在のアメリカ法の法則を要約すれば、海難救助、修繕・補給、前払運送賃、船骸撤去などに関する先取特権は、いずれもそれによつて船舶は利益を受け、船舶が適切に運航・維持されるものであることからその優先権が承認され、積荷損害請求権より優先する。⁽³⁾ 積荷損害請求権と死傷損害請求権の優劣については未だ十分な判決はないが、理論上は同等と解せられる。また米国判例は、単に海上先取特権や民事訴訟法の規定を機械的に適用することを避け、衡平法上の原理を適用して善意の請求権者 (innocent claimants) が責任制限基金に対して優先権を有するとの法則を確立している。⁽⁴⁾ 例えば、双方過失による船舶衝突において、損害を受けた積荷の所有者

(死傷損害の請求権者についても同様である)は、非運送船の責任制限基金に対して運送船(事故につき過失の一端を負う)の請求権よりも優先順位の権利が認められる⁽⁵⁾。

米国海法会改正案第一〇条の一項は、右のような現行法下の基金分配原則を実質的に採用したもので、すでに、一九六一年の第八七回議会に提出された船主責任制限法改正法案(S. 2314, H.R. 7912)にもこれと全く同一の規定(第五条A項)がみられる。そしてこのような米国海法会改正案は、国際条約の規定(一九五七年条約第三条二項、一九七六年条約第二二条一項)と同一規定であるが、アメリカ法の場合には、現行法で承認されている海上先取特権の優先権を組み入れている点で国際条約に対する特徴が認められる。

次に、米国海法会改正案は、第一〇条二項で、債権について弁済をなした者は、その賠償額の支払を受けた者が責任制限法に基づいて有したであろう権利を代位によって主張できる旨を定める。一九七六年条約第二二条二項(一九五七年条約の第三条三項も同趣旨の規定)に倣った規定である⁽⁶⁾。ただ、アメリカにおいては、すでに一九六一年の第八七議会に上程された船主責任制限改正法案(S. 2314, H.R. 7912)に、これと同様に船舶所有者の代位権について定めた規定(第五条B)⁽⁷⁾があった。

ところで米国海法会の責任制限法改正合同委員会の報告書によれば、本条項は、とりわけ責任制限基金の総額が基金に対して証明できる請求の総額より確実に少ないという場合に、責任制限手続の解決を促進するために設けたものだ⁽⁸⁾と説明される。つまり、本改正案の下では、仮に責任制限基金の額が主張される債権総額の三分の一であるといった場合、その証明できる額の三三パーセントについて債権を弁済した責任制限の申立人は、その債権全額を主張する権利を有しかつそうした状況では結局彼が支払った額は貸方に記入されることになる⁽⁹⁾とされるのである。

およそ責任制限訴訟に関連して「代位」(subrogation)の権利が主張される例は、まず、責任制限訴訟の中で申立人

が或る請求権者と和解・示談などを成立させ、その債権の弁済をなしたのち、責任基金に対し請求権者に代わる権利を行使するという場合である。また、外国の裁判手続において申立人が債権を承認する例があり、この場合には外国の債権者に弁済をなした申立人は責任制限訴訟の外で彼らの権利を代位行使することになる。⁽¹⁰⁾しかし、こうした責任制限手続における代位権について、アメリカ法は、これを承認する裁判例が極めてわずかであるため、はたしてそうした代位権がどの程度認められるかを的確に指摘しあるいは予測することは、容易ではないというのが現在の状況である。⁽¹¹⁾英国の裁判所がかかる代位権をはっきりと承認し、和解・示談等による債権の弁済を促進しているのと対照的である。米国海法会改正案は、こうしたアメリカ法上必ずしも明確に確立されているとはいえない代位権の側面を明瞭にしたものであり、国際的な訴訟の集中・併合が保証されていない以上、かかる規定が有用であることはいうまでもない。

- (1) 130 U.S. 527.
- (2) 詳細は、Gilmore & Black, *op. cit.*, §10-39, 中筋・前掲書五二三頁以下を参照。
- (3) John T. Biezup & Timothy J. Abeel, *The Limitation Fund and Its Distribution*, 53 *Tulane Law Review* (1979), pp. 1202-1203.
- (4) Biezup & Abeel, *op. cit.*, at 1203. Leslie J. Buglass, *Limitation of Liability from a Marine Insurance Viewpoint*, 53 *Tulane Law Review* (1979) at 1382.
- (5) Biezup & Abeel, *op. cit.*, at 1203, Buglass, *op. cit.*, at 1382.
- (6) 米国海法会改正案第一〇条二項は、若干表現の形式で差異があるも、一九七六年条約第二二条二項とは同一の規定である。ただし、両者の間には次のような相違点のあることが指摘されている。つまり、米国海法会案が「基金に対して主張されるかも知れない債権 (a claim which could be made against the fund)」とし、弁済される債権が責任制限訴訟において基金に対して正式に主張されていないものでも代位することができると趣旨であるのに対し、一九七六年条約は「基金に対する債権 (claim against the fund)」とし、すでに基金に対して主張された債権の弁済のみが代位権を発生させる趣旨であるとの差異である。Greenman, *op. cit.*, at 1203 note 348.
- (7) 下院法案七九一二号の第五条Bは次の通り。Sec. 5 B. "If, before the fund is constituted or if constituted, before it is distributed, the shipowner has paid in whole or in part any of the claims specified in section 2 of this Act, he shall pro tanto be placed in the same position

in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the law of the limitation forum.]

(8) MLA Document No. 619, pp. 7069-7070. 以下に「現行法によれば、責任制限の権利を主張する者がなす任意弁済 (voluntary settlements) は、すべての請求権者がそれに同意したのでないかぎり、責任制限基金の枠外であると判決されるであろうと説明される。この点に関するアメリカ法の状況は、余り明確にされていないが、例えば、Gilmore & Black, op. cit., pp. 865-866 を参照。

(9) MLA Document No. 619, at 7070.

(10) Greenman, op. cit., at 1202.

(11) Greenman, op. cit., at 1203.

(12) Greenman, op. cit., at 1204. Michael Tomas, British Concepts of Limitation of Liability, 53 Tulane Law Review (1979), at 1246.

重田晴生「イギリスにおける船主責任制限制度」『法学新報七八巻四・五・六号二四二頁。

第二一条〔他の訴訟の制限〕

一、第八条の規定に従い責任制限基金が形成されている場合には、責任制限訴訟に原告として参加しかつその者のために基金が形成されている者により又はその者に対して提起された問題の事故に関するすべての請求及び訴訟手続は終息する。責任制限訴訟の原因となっている事故から生ずるすべての争点は、公判裁判官により決定されなければならない。裁判所は、基金を形成した者の申立に基づいて、責任制限訴訟の対象となる債権に関して、その者またはその者の財産に対する訴訟の提起または手続の進行の禁止を命じなければならない。責任制限訴訟が継続する限り、そうした差止命令は、責任制限が否定されたことまたは基金が債権の総額を超過していることないしはその他の理由によって解除されまたは取消されてはならない。ただし、裁判所は、申立及び正義の求めるところにより、わずか一人の請求権者のみが係わる訴訟においてはそうした差止命令の解除または取消を命ずる権限を有する。

二、第八条の規定に従い責任制限基金が形成された後は、その者のために基金が形成されている者の所有する船舶、その他の財産又はそれらについて提供された担保であつて基金に対して主張することができる債権に関して合衆国又はその領土内において差押えられまたは拘留されているものは、解除が許されるべきでない理由が証明されない限り、裁判所の命令によって解除されな

ればならない。

三、責任制限を求める者によって責任制限のための申立がなされた場合には、同一の事故に関して責任制限を求める他の者は、係属中の責任制限訴訟に付加原告として参加しなければならない。

Section 11. *Bar to Other Actions*

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Section 8, all claims and proceedings with respect to the occasion in question brought by or against the party or parties who have joined as plaintiffs in the limitation action and on whose behalf the fund was constituted shall cease. All issues arising out of the occasion giving rise to the limitation action shall be determined by the Trial Judge. On application of the party or parties who have constituted the fund, the Court shall enjoin the further prosecution of any action or proceeding against any such party or his property with respect to any claim subject to the limitation action. So long as the limitation action continues, such injunction shall not be lifted or vacated for the reason that limitation has been denied or that the fund exceeds the total amount of the claim or for any other reason excepting. However the right of the Court, upon application and as justice may require, to lift or vacate such injunction in any action involving only a single claimant.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Section 8, any vessel, other property, or any security given therefor, belonging to one or more of the plaintiffs in the limitation action and on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the United States or its territories in respect of a claim which may be asserted against the fund, shall be released by order of the Court, unless a showing is made why such release should not be granted.

3. Once a complaint for limitation of liability has been filed by any party seeking to limit, any other party seeking limitation relative to the same distinct occasion must join the pending limitation action as an additional plaintiff.

三 他の訴訟の制限

アメリカの船主責任制限訴訟の真髄は、いわゆる *Concursus* の理論、すなわち、船主が責任制限の申立を行な

いかつ制限基金に相当する保証その他の担保を提供することにより、船主に対する新たな訴訟の提起および既に提起されている訴訟の続行を禁止する命令 (injunction) が発せられ、事故より生ずる一切の請求権が一個の特定の裁判手続に集中・統合 (into concourse) せしめられるという法則にあるといわれる。⁽¹⁾ かかる訴訟手続の集中・併合の理論は、「多数の債権者が競合する場合に生ずる利害対立関係を、迅速適正かつ経済的に処理することを確保する」⁽²⁾もので、責任制限を求める船主にとって便益であることはもとより、同時に債権者の利益の保護をも確保する。したがって、船主がそうした Concourse 理論の便益を受けて責任制限の申立をなすのは、通例、多数の請求権が競合する場合、及び責任制限基金がその請求権の総額に満たない場合の二つの事情があるときであり、正にかかる場合には、Concourse の有用性・必要性が、コモン・ローに基づく請求権者の非海事裁判所に対する提訴権 (海法事件及び海事債権に関する問題については、連邦裁判所が排他的な専属管轄を有するが、いわゆる “saving to suitors clause” により、提訴者は対人 (in personam) の海事請求に関しては州裁判所に対しても提訴できるものとされる)⁽³⁾ を抑制しあるいはそれを剝奪することを正当化することになる。しかし、逆に、単に一つの請求権 (single claim) しか存在しない場合やすべての請求額を満足させる制限基金が存在するといった場合には、責任制限基金の迅速・衡平なる分配のための必要性といったいわゆる Concourse 理論の拠って立つ根拠は薄弱とならざるをえず、そうした単一請求ないし基金の十分性の事実が明確な場合には、請求権者に海事裁判所における責任制限訴訟では利用することのできない陪審審理 (jury trial) や他の裁判所において裁判を行なうことを要求させることになる。事実、従来の裁判実務では、「単一請求」の事件においては、海事事件につき管轄権のある連邦裁判所以外のコモン・ロー裁判所においてコモン・ロー上の訴権を行使することが許容されていたといわれ、⁽⁴⁾ そこで、ただ一個の請求権ないし一人の請求権者だけが係わる場合 (かつ基金が不十分な場合) に、果して船主が責任制限法に基づいて責任制限の申立をなしうるかどうか、同法の規定形式 (責任制限法第一

八五条は請求権や手続についてすべて複数形で表現する」との関係からも疑問視されていた。しかし、一九一四年に、連邦最高裁判所が、*White v. Island Transp. Co.*, 233 U.S. 346 (1914) において、責任制限法第一八五条に基づく責任制限手続は単一請求の場合でも複数請求の場合と同様に利用できる旨を判示し、そうした問題に終止符が打たれた⁽⁵⁾。そして、こうした単一請求権の場合における責任制限手続上の問題は、その後も、有名な *Langnes v. Green*, 282 U.S. 531 (1931) 及びその差戻し後の再審理判決である *Ex parte Green*, 286 U.S. 437 (1932) などで再び議論され、その判例法理論に一層の発展をみることになるのである⁽⁶⁾。

以上の単一請求の場合と同じような状況は、多数の請求手続がなされるものの十分な制限基金があるという場合にも生ずるのであり、ここでもはたして船主が責任制限の申立をなしうるものかが問題になる。この点について、連邦最高裁判所は、一九五七年の *Lake Tankers Corp. v. Henn*, 354 U.S. 147 (1957) において、船主が責任制限基金として形成する船舶及び運送貨の額が基金に対して提出される請求額を超える場合は *Concure* を維持する必要性はないとして、責任制限手続は請求額が制限基金を超過する場合に限り利用することができる旨を判決している。本件は、船を曳船中の曳船とヨットとの衝突事故の結果、ヨット上の乗客に数名の負傷者と一人の死亡者を生じた人身損害事件であり、遺産管理人たる未亡人から船主 (*Lake Tankers Corp.*) に対し五〇万ドルの損害賠償請求訴訟が州裁判所に提起されたが、船主が責任制限訴訟を開始した段階で、未亡人は、自己の請求と他の十個の少額な請求の合計額が制限基金の額を超過しないようにするため、その請求額を半分の二五万ドルとすることを同意した。そこで連邦地方裁判所は、訴訟手続禁止命令 (*restraining order*) を解除し、未亡人が州裁判所において提訴し陪審審理を受けることを容認し、連邦最高裁判所もまた、この連邦地裁の決定を是認し、「船主により支払われた基金がそれに対して提出される請求額を上廻る場合は *Concursus* を維持する必要性はない」としたものである。

米国海法会改正案の第一条一項は、裁判所による訴訟提起禁止命令が、制限基金が債権の総額より大きいことや責任制限が否認されたことなどを理由に解除されてはならないと規定して、Concursus 理論の適用例外を許した *Lake Tankers Corp. v. Henn* 判決の効力を破棄し、また、この *Henn* 判決の基盤を作った第二巡回区連邦控訴裁判所が、*In re Wood* 及び *Moore-McCormack Lines v. Richardson* 事件⁽⁷⁾で明らかにした法理（船主の責任制限権が否認されたときは責任制限手続を中止するのが適切であるとの判決）を破棄して、引続き Concursus 理論を保持していく立場を明らかにした。つまり、米国海法会は、海難事故の種類によっては莫大な数の多様な請求権が発生することや、もし Concursus 理論がなければ同一の事故について複数の裁判所が矛盾ないし相異なる判決を出すという異例な事態も生じる点を懸念し、事故に係るすべての請求権を同一の法廷に提出させることが、訴訟当事者にとって便益であり、また裁判制度全体としても、最も単純であり、効率的かつ経済的であると判断したものである⁽⁸⁾。

(1) “Concursus”とは、仏語の *concoirs* に由来し、そしてそもそもは、ラテン語の *concurrere* に語源を有する言葉である。その逐語の意味は「団となって競走する」とか集合するということ意味であり、法律的にはある事柄に関するいろいろな当事者間の競争を意味する言葉である。責任制限手続の法的性格としていわれる Concursus 理論を樹立した指導的判例としては、*Hartford Accident & Indemnity Co. v. Southern Pacific Co.*, 273 U.S. 207, 216 (1927) が引かれる。ここで、連邦最高裁判所の *Taft* 裁判長が述べた「責任制限手続に意図されるものは諸々の権利が衡平に調整されるという安心であり、それは、海事裁判所における衡平法の執行である。……それ（責任制限手続）は、多数が関係する論争を完全かつ正当に処理することを目論むものである」との一節は、責任制限手続の集中・併合性に関して一般的に陳述したにすぎないものであるが、その後の米国判例法に多大の影響を与えた判決文である。

(2) *Hartford* 事件と並び、Concursus 理論を明確にした指導判例として有名な *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 347 U.S. 409, 415 (1953) における *Frankfurter* 判事の見解である。

(3) いわゆる “saving to suitors clause” (28 U.S.C. §1333) は、合衆国憲法成立後、連邦議会が最初に制定した法律である一七八九年裁判所法 (*Judiciary Act of 1789*) の第九条「地方裁判所」の規定と基本的に同一であり、次のように規定する。「地方裁判所は、次の事項につき、各

州裁判所を排除し、專屬管轄権を有するものとする。(1) 海事事件及び海事裁判権についての民事事件、但し、訴訟提起者が他に権利があると思われるすべての他の救済方法にかかわるすべての事件における訴訟提起者を除く。(2)……」[「The district courts shall have original jurisdiction, exclusive of the courts of the states, of: (1) Any civil case of admiralty or maritime jurisdiction, saving to suitors in all cases all other remedies to which they are otherwise entitled. (2)……」]

(4) *Gilmore & Black, op. cit.*, at 869 (§10-19).

(5) *Staring, op. cit.*, at 1158, *Volk & Cobbs, op. cit.*, at 974.

(6) *Langnes v. Green*, 282 U.S. 531 (1931), *Ex parte Green*, 286 U.S. 437 (1932). *Green* 事件は概略次のような事件である。漁船の乗組員 *Green* 氏が船主 *Langnes* を相手取りワシントン州上位裁判所に対して人身損害に関する損害賠償請求訴訟を提起した。この公判開始二日前に、被告船主は、ワシントンの連邦地裁判所に対し責任制限を申立てた。訴訟手続差止め令 (*restraining order*) が発せられ、一方で州裁判所に対して提起された訴訟手続が中止されるとともに、唯一の請求権者である *Green* 氏は責任制限訴訟において請求権の届出をなすよう要求された。そこで、*Green* 氏は、提訴裁判所選択の自由を定めるいわゆる “*saving to suitors clause*” (28 U.S.C. §1333) に基づき州裁判所における訴訟手続を続行できるよう訴訟手続中止命令の解除を求める申立を提起したところ、連邦最高裁判所は、この申立を却下した上で、海事裁判所は、請求権者が単一の場合でも、その職権により、船主の責任制限権が州裁判所において争点となりうるもそれは殆どありえない事態の予防策として責任制限訴訟を留保しながら、州裁判所における事件の審理続行を許容すべきである旨を判決した。また、本件において連邦最高裁は、そうした場合においてコモン・ロー裁判所（州裁判所）は、責任の有無及び責任基金（船舶・運送貨）の価値に関する問題については決定することができるが、責任制限それ自体に関する問題（船主の故意・過失に関する問題など）については海事裁判所が專屬管轄権を有することを明らかにしている。そして、こうした *Green* 判決の解釈は、同一事件の統審判決である *Ex Parte Green* 判決により補強されることになる。

(7) 295 F. 2d 583 (2d Cir. 1961), *cert. denied*, 368 U.S. 989 (1962).

(8) *MLA Doc. No. 619, 7071.*

四 「連邦民事訴訟規則〈海事及び海事債権に関する補充規則〉 F 「責任制限」」の改正案

アメリカ法の下で、最初の船主責任制限訴訟事件として登場する *Norwich Co. v. Wright*, 80 U.S. (13 Wall) 104

(1871) 及びこれに続く *City of Norwich*, 118 U.S. 468 (1886) は、その二〇年前に、連邦議會を疾風のごとく駆け抜けたまま、その後一度もその真価を発揮することのなかった一八五一年船主責任制限法に関して、その立法の基本精神を明らかにするとともに実体法的・手続法的な点についていくつかの重要な解釈原理を確立した。すなわち、法の実体面では、船主がその責任を制限できる船舶の価額は航海終了後（＝事故発生後）における価額をもって評価されること、および船舶保険金は責任基金を構成しないという重要な意味をもつ解釈であり、手続面では、一八五一年原法の第四条（現行の 46 U.S.C. §8184, 185 の原法）に関して、その海上損害を蒙りたる船主・荷主等による権利の実現方法について定めた「いずれかの裁判所における適切な手続」(the appropriate proceedings in any court) とは、ほかならぬいわゆる海事裁判所 (Admiralty court) Ⅱ 連邦地方裁判所において審理される手続をいうとの管轄に関する解釈である。そして、一八七二年五月六日、連邦最高裁判所は、当時いわゆる海事裁判所において実際に執行されていた責任制限手続に関する諸規則を整理・補正し、これを Admiralty Rules 54-57, 80 U.S. (13 Wall) xii-xiv (1872) として公布した。その後、一九二〇年二月六日、右規則は若干の改正がなされ、再度 Admiralty Rules 51-54, 254 U.S. 679 (1920) として公布された。そしてそれ以後は、この最高裁判所の海事事件規則が、一世紀近く、海事事件について専属管轄権を有する連邦裁判所の責任制限事件について適用されてきたが、一九六六年七月一日、連邦裁判所の組織変更（海軍部と民事部の統合）に伴い、Admiralty Rules は廃止され、「連邦民事訴訟規則」(Federal Rules of Civil Procedure) の中に、新しく「海事事件及び海事債権に関する補充規則」(Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims) の章が起こされて、その中に統合されることになった。そして、責任制限に関する諸規則は、大幅な編成上の改正とわずかな実質的変更がなされた上で、その Supplemental Rules の Rule F. [Limitation of liability] として編入されている。

したがって、現在、責任制限に関する手続は、一般的には連邦民事訴訟規則の適用を受けるが、ただ、責任制限訴訟の本質的・特殊的な性格上、実際の・具体的には、主に Supplemental Rule F. が適用されることになる。

以下では、一九七九年に米国海法会から提案された連邦民事訴訟規則の「海事及び海事債権に関する補充規則 F」〔責任の制限〕改正案の各条文と試訳を掲げ、その改正の要点を示すことにする。

第1条 〔申立提起の期間、担保〕

(a) 責任制限を求める者は、債権の原因となった一事故から六カ月以内に法律（責任制限法—筆者註）による責任制限につき本規則の第9条に規定される適切な地方裁判所において申立を行なうか又は原告として参加することができる。各当事者は、法に定められる担保を裁判所に対し供与しなければならない。提供された担保は、責任の原因となった事故の日から年六パーセントの割合で利息に対するものも提供されなければならない。原告又は共同原告は費用についても担保を提供しなければならない。(b) 責任の制限を求める一以上の者が責任があるとされかつ各人が適切な担保を裁判所に対し供与した場合には、当該の者又はその保証人によって、裁判所が確定した各々の責任に応じて、分配のための基金が形成される。

(1) *Time for Filing Complaint, Security.* (a) Not later than six months after any distinct occasion which may give rise to a claim, any party seeking to limit may file a complaint or join as a co-plaintiff in the appropriate District Court, as provided in subdivision (9) of this Rule, for Limitation of Liability pursuant to such Act. Each party shall deposit with the Court the security required. Any security so given shall provide for interest at the rate of 6% per annum from the date of the occurrence giving rise to liability. Any plaintiff or co-plaintiff shall also give security for costs. (b) In the event that more than one party seeking to limit is held liable and each has deposited appropriate security with the Court, then the fund for distribution shall be contributed to by such parties or their sureties in proportion to their respective liabilities as fixed by the Court.

第2条 〔申立〕

申立は、責任制限の権利を主張する基礎となっている事実、および裁判所が責任が制限される額を決定するのに必要なすべての

事実を申し述べなければならない。申立は、責任の制限についてばかりでなく責任の免除についても行なうことができる。責任制限を求める債権の原因となった一事故の日時及び場所が申し述べられなければならない。また原告が知るかぎりで右の一事故から発生する契約上又は不法行為上若しくはその他に關するすべての債権の額、および訴訟が係属しているとすればどのような訴訟であるかについて申し述べられなければならない。

(2) *Complaint.* The complaint shall set forth the facts on the basis of which the right to limit liability is asserted, and all facts necessary to enable the Court to determine the amount to which liability shall be limited. The complaint may demand exoneration from as well as limitation of liability. It shall state the date and place of the distinct occasion giving rise to the demands or claims sought to be limited; the amount of all demands or claims in contract or in tort or otherwise, arising out of the aforesaid distinct occasion, so far as known to the plaintiff, and what actions and proceedings, if any, are pending thereon.

第3条 「請求・差止命令」

(a) 原告が第1条及び第2条の要件に従い申立をなすと、その他の訴訟手続において原告又は原告の財産に対する問題の一事故から発生するすべての請求又は訴訟手続は終息する。原告の申請に基づいて、裁判所は、責任制限訴訟手続による請求に關して原告又は原告の財産に対する他の訴訟又は手続の進行を禁止しなければならない。責任制限訴訟が継続するかぎり、そうした差止命令は、責任制限が否定されたこと又は基金が債権の総額を超過することないしはその他の理由によって解除又は取消されてはならない。ただし、裁判所は、申立及び正義の求めるところにより、わずか一人の請求権者のみが係わる訴訟においてはそうした差止命令の解除又は取消を命ずる権限を有する。(b) 適切な裁判所への申立に基づいて、基金に対して主張されるかも知れない請求に關して合衆国又は合衆国の領内で差押えられた原告の他の財産、又はそれにつき提供された担保は、解除が許されるべきでない理由が証明されない限り、裁判所の命令によって解除されなければならない。

(3) *Claims, Injunction.* (a) Upon compliance by the plaintiff with the requirements of subdivisions (1) and (2), all claims and proceedings arising out of the distinct occasion in question against said plaintiff or his property in any other proceeding shall cease. On application of said plaintiff the Court shall enjoin the prosecution of any other action or proceeding against and plaintiff or his property with respect to any claim subject to the limitation proceeding. So long as the limitation action continues, such

injunction shall not be lifted or vacated for the reason that limitation has been denied or that the fund exceeds the total amount of the claim or for any other reason excepting, however, the right of the Court, upon application and as justice may require, to life or vacate such in junction in any action involving only a single claimant. (b) On application to the appropriate Court, any other property of a plaintiff which has been arrested or attached within the United States or its territories, or any security given therefor, for a claim which may be asserted against the fund, shall be released by order of the Court, unless a showing is made why such release should not be granted.

第4条 〔請求権者に対する公告〕

原告が本規則の第1条及び第2条を遵守した場合に、裁判所は責任制限を求める申立に関して請求権を主張しているすべての当事者に対して、本公告に指定される期日または期日前に各自の請求権を裁判所書記に対して届出るべき旨及びその副本（写）一通を原告の弁護士に対して送達すべき旨を警告する公告を発しなければならない。

指定される期日は、公告が発せられた後三〇日を下ることがあってはならない。裁判所は、理由を示して、この請求をなしうる期間を延長することができる。公告は、裁判所が命ずる一又は複数の新聞紙上において、請求権の提出につき指定された期日前に、連続四週間、毎週一回ずつ掲載してこれをなさなければならない。原告は、第二回目の新聞公告掲載日以前に、責任制限を求める請求権の発生した一事故から生ずる原告又は原告の財産に対する請求をなしたことが判明しているすべての当事者に対して公告の写一通を郵送しなければならない。死亡を伴う事件においては、そうした公告の写は、判明する最も新しい住所に宛てて、死亡者に対し郵便で送付しなければならないとともに、そうした死亡を原因として請求をなしたと知りうべき当事者に対しても郵便で送付しなければならない。

(4) *Notice to Claimants.* Upon the plaintiff's compliance with subdivisions (1) and (2) of this Rule, the Court shall issue a notice to all parties asserting claims with respect to which the complaint seeks limitation, admonishing them to file their respective claims with the Clerk of the Court and to serve on the attorneys for said plaintiff a copy thereof on or before a date to be named in this notice. The date so fixed shall not be less than 30 days after issuance of the notice. For cause shown, the Court may enlarge the time within which claims may be filed. The notice shall be published in such newspaper or newspapers as the

Court may direct once a week for four successive weeks prior to the date fixed for the filing of claims. The plaintiff not later than the day of second publication shall mail a copy of the notice to every party known to have made any claims against said plaintiff or his property arising out of the distinct occasion from which the claims sought to be limited arose. In cases involving death a copy of such notice shall be mailed to the decedent at his last known address, and also to any party who shall be known to have made any claim on account of such death.

第5条〔請求・答弁書〕

請求及び答弁書は、本規則の第4条に規定される公告において指定された期日またはその期日前に提出されなければならない。各請求には請求権者がその請求の根拠とする事実、それに関する細目、及びそれが発生した日を明記しなければならない。請求権者が免責権又は責任制限権について争う場合には、その請求で答弁書を包含していないかぎり申立に対して答弁書を提出しなければならない。反訴請求、交叉請求及び第三当事者請求は、これらの民事訴訟規則に従い責任制限訴訟において提起することができる。

(5) *Claims and Answers.* Claims and answers shall be filed and served on or before the date specified in the notice provided for in subdivision (4) of this Rule. Each claim shall specify the facts upon which the claimant relies in support of his claim, the items thereof, and the dates on which the same accrued. If a claimant desires to contest either the right to exoneration from or the right to limitation of liability he shall file and serve an answer to the complaint unless his claim has included an answer. Counterclaims, cross-claims and third party complaints may be filed in any limitation action in accordance with these Rules of Civil Procedure.

第6条〔請求権者に対する通告〕

請求を提出する公告において指定された期日後三〇日以内、又はその後裁判所が許容した期間内に、原告は各請求権者の弁護士（又は請求権者が弁護士を選任していない場合には請求権者自身）に対して、(a)各請求権者の氏名、(b)弁護士の氏名、住所（請求権者が弁護士を選任していることを知りたる場合）(c)請求の性質、つまり物的滅失、物的損傷、死亡、人身損害等々 (d)それについての損害額、などを記載した明細書を郵便で送付しなければならない。

(6) *Information to be Given Claimants.* Within 30 days after the date specified in the notice for filing claims, or within such time as the Court thereafter may allow, the plaintiff shall mail to the attorney for each claimant (or if the claimant has, no attorney, to the claimant himself) a list setting forth (a) the name of each claimant, (b) the name and address of his attorney (if he is known to have one), (c) the nature of his claim, i.e., whether property loss, property damage, death, personal injury, etc., and (d) the amount thereof.

第7条 「基金又は担保の不足」

原告又は請求権者は、裁判所に供与された担保が法律により要求される適正な額ではないという理由で、申立によりその増額又は減額を要求することができる。申立のあった担保が不足し又は過剰すると認められるときは、裁判所はその増加又は削減を命じなければならない。

(7) *Insufficiency of Fund or Security.* Any plaintiff or claimant may by motion demand that any security deposited in Court be increased or reduced on the ground that it is not the correct amount required by the Act. If the Court finds that such security is either insufficient or excessive, it shall order its increase or reduction.

第8条 「請求に対する異議申立・基金の分配」

利害関係のある当事者は、異議の申立をなすことなしに請求権に対して釈明を求め又はこれを否認することができる。責任の確定に当って、一以上の責任制限を求める当事者に責任があるとされた場合には、そうした当事者の各々又はそれらの担保は、裁判所により確定された各々の責任に比例して基金に対し分担されなければならない。基金は、あらゆる関係法規に従い、各請求権者の間で正当に認められた各々の請求権の額に比例して按分されなければならない。ただし、法律上権利がありとされるすべての当事者に対する優先権についてはこの限りではない。

(8) *Objections to Claims: Distribution of Fund.* Any interested party may question or controvert any claim without filing an objection thereto. Upon determination of liability if more than one party seeking to limit is held liable, each of the parties so held or their sureties shall contribute to the fund in proportion to their respective liabilities as fixed by the Court. Such fund

shall be divided pro rata, subject to all relevant provisions of law, among the several claimants in proportion to the amounts of their respective claims, duly proved, saving however, to all parties any priority to which they may be legally entitled.

第9条〔裁判地・移管〕

申立は、責任制限をなしうる当事者が、同一の事故から生ずる請求権に対して責任制限を求める請求に関して訴訟提起がなされている地方裁判所に対して行なわれなければならない。訴訟が責任制限をなしうる当事者に対して開始されていない場合には、申立はいずれの地方裁判所に対しても行なうことができる。責任制限を求める者により責任制限の申立がなされた場合には、責任制限訴訟を開始しようとするその他の当事者は係属中の責任制限訴訟において追加原告として参加しなければならない。裁判所は、当事者及び証人の便宜と公平のために、訴訟をいずれの裁判所に対しても移管することができる。裁判所は、裁判地が不当である場合には、当該訴訟を正當に提起しうるいずれの地方裁判所に対して移管しなければならない。

(9) *Venue: Transfer.* The complaint shall be filed in any district in which any party entitled to limit has been sued with respect to any claim as to which plaintiff seeks to limit against claims arising out of the same distinct occasion. When suit has not been commenced against any party entitled to limit, the complaint may be filed in any district. Once a limitation complaint has been filed by any party seeking to limit, any other party wishing to commence a limitation action must join the pending limitation action as an additional plaintiff. For the convenience of parties and witnesses, in the interest of justice, the Court may transfer the action to any district. If venue is wrongly laid, the Court shall transfer the action to any district in which it could have been brought.

〈改正の要点〉 米国海法会による Supplemental Rule F. の改正の目的が、同海法会から新たに提案された「責任制限法改正案」との調整にあることはいうまでもない。したがって、Supplemental Rule F. 改正案（以下、単に改正案という）の最大の改正点も、責任制限法改正案が、現行の船価による責任制限方式を捨てて船舶トン数を基礎とした新しい種類の責任基金を設定し、また責任を制限することのできる者の範囲を拡張したこととの関係で、現行規則の

船価責任主義に関わる不要・不適当な規定をすべて削除しているところに、その特色が認められる。以下、逐条的に改正の要点を指摘する。

第1条については、責任制限の申立提起期限である六カ月の起算点が「請求の原因たる事故後 (after any distinct occasion which may give rise to a claim)」と改められた点である。現行規則のFは、「文書による請求の通告が受理された後 (after his receipt of a claim in writing)」とするが、この点は、責任制限法の第一八五条と完全に表現を一致していないことのほか（責任制限法第一八五条は「文書による請求の通告を交付又は呈示後」とする）、規則Fの規定（同様に、責任制限法第一八五条）に関しては、そういう請求通告の「受理 (receipt)」とは何か（郵便書簡の場合に、配達日か消印の日付か、あるいは船主が実際に受取った日か）といった問題や、誰による受理をもって請求通告の受理ありとするか（法人船主の場合に最高の役員以外にいかなる職階段階の者までをいうか）など、少なからぬ解釈上の問題があった。⁽¹⁾このため、実際上訴訟代理人は裁判所による不測の解釈の危険を避けるべく、一般には事故発生後六カ月以内に責任制限開始の手續を行なうのが通常になっており、本改正もそうした実務の実態を踏まえての改正である。

また、改正案は、責任制限法改正案が基金を船舶のトン数を基礎にして設定し、船主が船舶につき有する利益にすることがなくなった関係上、船舶を受託者に譲渡する方法に關した規定は必要なきものとして当然に削除している。また、責任制限法改正案が、責任制限をなしうる者の範囲を拡張したこと、また公判においていずれの当事者が責任を負うべきであることが決定されないことを考慮し、改正案は、各当事者が適切な担保を供与し、一当事者に責任がある旨判決された場合には、そうした者又は保証人が裁判所により定められた各自の責任につき基金を分担すべき旨を定めている。

次に、第2条については、現行責任制限法がいわゆる船価責任主義に航海の終了時における船舶の価額及び当該航

海の取得運送貨をもって責任基金を形成するとの関係で、現行規則Fもそれに対応して航海や船主の利益を削減させる先取特権などについて詳細な規定を設けていたものが、責任制限法改正案が船舶トン数主義へと切り換えられたことで、規則Fについても船舶に関係する事項など相当部分を削除し、全体には極めて簡素な規定に変わっている。

第3条については、米国海法会改正案の(a)項後段の「責任制限訴訟が継続する限り、訴訟差止命令は……の理由により解除または取消されてはならない。ただし……」の部分と、(b)項の部分全体が新設された。(a)項の新設部分は、米国海法会による責任制限法改正案第一条一項にもそれと全く同一の規定がおかれており(本稿一四五頁以下参照)、したがって、この改正が現行規定に与える効果については再説しない。要するに、この新しい文句の意図は、訴訟の集中併合(concursus)の実質的な利益をすべての当事者に対し事件が終結するまで失わせないようにすることにあるのであって、新設の(b)項とともに現行法を変更するものである。⁽²⁾

第5条については、現行規則Fの規定に続けて、新たに、「反訴請求、交叉請求及び第三当事者請求は、民事訴訟規則に従い責任制限訴訟において提起することができ、(Counterclaims, cross claims any third party complaints may be filed in any limitation action in accordance with these Rules of Civil Procedure)」なる一節を追加した。現行規則には、相手方に対して提出する反訴請求(counterclaim)、当該責任制限訴訟手続外の第三者を相手とする第三当事者請求(third party complaint)、共同当事者(co-party)に対する交叉請求(cross-claim)、あるいは請求及び当事者の併合(joinder of claims persons)などについては何ら規定がない。しかし、そうした事柄について一般的に規定する連邦民事訴訟規則第一三条及第一四条は、補充規則(Supplemental Rules)の海事事件に適用があるから、規則Fの責任制限手続に対しても適用されることになる。ただし、連邦民事訴訟規則第一三条・一四条は、補充規則Fの責任制限訴訟の手続や用語と完全に適合させてはいないため、例えば、責任制限訴訟において原告たる船主が反訴請求または第三当事者請求を行な

いうるか、あるいは責任制限訴訟において債権を提出した請求権者が当該訴訟における他の請求権者からの交叉請求を受けるものかなど、⁽³⁾ 解釈上疑問がないわけではない。しかし、このような解釈上の問題に対しては、かつての最高裁判所海事事務規則 (Sup. Ct. R.) に関する⁽⁴⁾ British Transport Commission v. United States, 354 U.S. 129 (1957) が、多数意見により、いわゆる集中・併合理論 (Concure theory) を鮮明に確立した Hartford Accident Indemnity Co. v. Southern Pacific Co. (1927) における Taft 裁判長の「責任制限手続は、権利義務関係を衡平的に調整せんことを意図しており、それは、海事裁判所における衡平法の執行であり、……多数の多面的・多角的に相対立する権利義務関係を完全かつ正当に処理する手続である」との判決文を引用しながら、責任制限法が包括的な衡平法の性格を有することを理由に、責任制限訴訟の請求権者はあらゆる点で連邦の手続に従わなければならないと判決しており、したがって、この判決以後、裁判実務では、責任制限手続に参加した請求権者を相手とした交叉請求の提起、及び新たな当事者を相手とする請求の提起を行ないうることが認められ、学説も一般にそれが衡平法的であり合理的であると論じている。⁽⁵⁾ 米国海法会改正案は、いわばかかる現行の裁判所実務の法典化であり、すべての紛争関係者は単一の責任制限訴訟において判決されるべきであるとの指針を促進させた改正である。

第7条については、船舶主義の撤廃に伴って不要となった部分が大幅に削除されたほか、担保の増額に加えて、担保の「減額」が規定された。

第9条についても、やはり責任制限基金の変更に伴い、全体にかなり簡素な規定となった。つまり、現行規則の場合には、責任制限訴訟独自の提訴地として、(イ) 船舶が差押えられている場合には、その地方を管轄する裁判所 (ロ) 対物訴訟は提起されていないが、船主に対して訴訟が提起されている場合には、その対人訴訟が提起されている地方を管轄する裁判所 (ハ) 対物及び対人のいずれの訴訟も提起されていない場合には、船舶が所在する地方を管轄する

裁判所 (三) 船舶が合衆国のいずれの地方にも所在せずまたいずれの地にも訴訟が提起されていない場合にはいずれの地方裁判所、と定めているが、改正案は、責任制限基金を船舶の価額を基礎としなくなった関係上、船舶が差押えられている裁判所や、船舶が所在する裁判管轄などに関する特別の規定はすべて不必要となった。

なお、第4条、第6条及び第8条は、現行規則の規定と形式上もほぼ同一であり、特に改正されたところはない。

- (1) 責任制限の申立を出訴期限 (time limitation) の関係で生ずる問題については、*Staring, op. cit.*, pp. 1143-1145, Alfred S. Pelaez, A Trip Through the Looking Glass-Asserting the Right to Limit Liability in Admiralty, 19 *Duquesne Law Review* p. 265 (1981). 特記 Pelaez 論文は、船主責任制限訴訟手続を、責任制限訴訟の申立と抗弁による責任制限の主張の二点から詳細に研究した貴重な文献である。

- (2) *MLA Doc. No. 619, 7082.*

- (3) 例えば、相手方に対して行なう「反訴請求」に関しては、それが連邦民事訴訟規則第一三条(a)・(b)のフリーディング (pleading) に含まれるとされているが、多分反訴請求をなす当事者である責任制限訴訟の原告たる船主の場合には、ただ一つのフリーディングを提出しているだけであり、そうした訴訟手続の段階では相手方がないから反訴請求を提出できるかどうか問題になるわけである。また、「交叉請求」についても、同様にそれが連邦民事訴訟規則第一三条(g)のフリーディングに含まれるとされているが、しかし請求権者はフリーディングを提出する時には誰が自己と共同の当事者であるかを知らないのが通常であり、「第三当事者請求」についても、それは連邦民事訴訟規則第一四条に規定されるが、しかし同条はこの手続を明確に付与しているだけであるから、責任制限訴訟において原告たる船主がそれをなしうるかにいつでも疑問があるわけである。

- (4) *Staring, op. cit.*, at 1148, Gilmore & Black, *op. cit.*, pp. 937-938 (§10-42).

- (5) *MLA Doc. No. 619, 7082.*

五 結 語

「責任制限は、正義の問題ではない。それは、起源を歴史に、またその正当性を便宜におく、国家政策の原理である」。英国の *Master of the Rolls* (記録長官) であり、海法事件についても多くの名判決を書いている、デニング卿

(Lord Denning) は、近年の判決の中で、いみじくも責任制限の法原理をかく言い表わしている (The Bramley Moore, [1964] P. 200, 220 (C.A.))。

船主責任制限の法原理は、長い伝統を有する海事法の歴史の中に深く根差し、今世紀においては、それに関する国際的な統一ルールが形成されて、海事国際社会の中で承認をうけるとともに、現在、世界の主要海商国にひろく浸透している。しかし、このような法原理は、それが些かも法的正義に支えられたものではなく、あくまで一国の政策 (パブリックポリシー) に発したものであるから、それが、将来にわたって永く生命力を持続するためには、常に合理性と正当性に裏打ちされたものであられなければならず、とりわけ、現代社会においては、海上事故の被害者に対する救済がどれほど適切に実現されるかにその存立がかかっているといつてよい。

以上、本稿の考察から明らかなように、アメリカの船主責任制限法は、百数十年の歴史こそ誇れ、逆に、現代の海事国際社会の体制から大きく外れ、またそれ自体としても、裁判所による法の歪曲化・乱雑化によって、その明確性・安定性を大きく失うに至っており、したがって、これを蘇生させるためには、国際条約に順応した法改革を断行することが最善の策であり、それは同時に、アメリカ合衆国の商港や海事法廷を慣例的に利用している多数の貿易国家の望むところでもある。そうした意味で、アメリカ海法会が、現代的な思索が反映された新しい国際条約を基礎としながら、そこにアメリカ独自の工夫を凝らし、海上の債権者の一層の保護を図った船主責任制限法の改革案を成立させたことは、アメリカが、再度、船主責任制限法の近代化に向けて踏み出した大きな第一歩として評価することができる、その今後の成り行きが大いに注目されるところである。