

# アメリカ法における船舶所有者の難破物除去責任（二・完）

重 田 晴 生

一 はじめに―難破物責任序説―

二 一八九九年河川港湾法〔難破物法〕の形成

三 難破物責任に関する判例法の展開

(1) 故意による沈没事故と難破物責任

(2) 過失による沈没事故と難破物責任

① 初期の判例法の発展―Wyandotte 判決以前の伝統的判例法理

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

(3) 過失なき沈没事故と難破物責任（以上、本誌第一四卷一号）

四 難破物責任と船主責任制限

(1) 一八五一年船主責任制限法と難破物責任

(2) Wyandotte 判決以前の初期の判例法理

(3) Wyandotte Transportation v. United States (1967) 判決

(4) Wyandotte 判決以後の判例法の発展

① 過失ある沈没船所有者 (negligent owner) の場合

- (イ) 河川港湾法第一五条違反と責任制限
  - (ロ) 河川港湾法第一四条違反と責任制限
  - (ハ) 小括
    - (a) 船骸撤去責任
    - (b) 船主責任制限法の privity or knowledge 概念
    - (c) 河川港湾法第一四条（厳格責任）と責任制限
  - ② 過失なき沈没船所有者 (non-negligent owner) の場合—船骸委付権
  - ③ 過失ある非沈没船所有者 (negligent non-owner) の場合
    - (イ) 合衆国に対する船骸撤去責任
    - (ロ) 第三者に対する衝突損害賠償責任
- 五 むすび (以上 本号)

〔付 記〕 本稿は、前半部分に引き続いて発表するつもりで準備していたが、諸般の事情から予定を大幅に遅れ、ここに発表するに至ったものである。ただ、筆者はすでに、本テーマについては、イギリス法の考察をも併せたかたちで、一九七八年秋に開催された第二十八回日本海法学会の研究報告会で研究発表を行ない、その報告論旨を、同学会の機関誌である「海法会誌復刊第二十号」(一九七八年)において発表していることを申し添えておく。

#### 四 難破物責任と船主責任制限

##### (1) 一八五一年船主責任制限法と難破物責任

一九六七年の合衆国最高裁判所判決 *Wyandotte Transp. Co. v. U.S.*, 389 U.S. 191 は、船舶所有者の難破物責任 (船骸撤去等の責任) に関し、約半世紀にわたり連邦下級審の判例法として確立され、また、海運及び海上保険の実

務においても十分に定着していた法則、すなわち、およそ船舶所有者はその可航水域上における船舶の航行障害的な沈没事故に関しては過失の如何にかかわらず当該沈没船（船骸）を委付しうる絶対的な権利を有し、かつ合衆国政府が船骸を撤去するにつき支弁した費用に関しては、船骸等の難破物を限度とする物的責任（*in rem liability*）を負えば足りるとする法則、を一挙に覆えし、船舶の沈没等の事故について過失（又は故意）ある者は、船骸委付をなしえず、船骸の撤去義務を負うべきであり、かつ、合衆国政府による船骸撤去費用の償還請求に対しては人的責任（*in personam liability*）を負担しなければならない、という新しい法原則を打ち立てた（本稿〔四六一—五二頁参照〕。したがって、現在、アメリカ法において船舶所有者は、合衆国の可航水域内において発生する船舶の航行妨害的な沈没事故のうちの多くの場合について、船骸など海上難破物の撤去費用、及び船骸に対する標識・灯火等の設置保守費用、並びにそうした作業に関連して生ずる諸種の費用（例えば、引揚のための調査費用、引揚作業中の航行安全確保のための費用など<sup>(1)</sup>）のほか、さらに、船骸により、第三者船舶が蒙りたる損害の賠償責任などを負担せねばならないこととなり、そうした新たな船主責任の加重負担は、当然のことながら、海事法の伝統的な法制度の一つである「船舶所有者の責任制限（*Limitation of Shipowner's Liability*）」に対する関心を高め、極めて現実的な問題の中で一躍この法制度をクロース・アップさせることとなった。

いうまでもなく、アメリカ法において船舶所有者の責任制限制度は、一八五一年三月三日制定の「責任制限法（*Limitation of Liability Acts*, 9 Stat. 635 (1851), 46 U.S.C. §181-189）」の定めるところによる<sup>(2)</sup>。本法は、一八四八年の連邦最高裁判所判決 *The Lexington*<sup>(3)</sup>——船員の重過失が原因で発生した船火事により約一万八千ドルの硬貨・有価証券類を納めた木箱が滅失した事故について、運送契約上の免責約款の効力を否定して船舶所有者に全額賠償責任を認めたる判決——が契機となって、連邦議会が、専ら米國海運産業の発展並びに欧州諸国（特に英国）の海運との国際競争

を狙いとして急遽通過させた法律である。本法は、全九カ条文から成るが（一八五一年の原法は七カ条であったが、その後の改正法を包摂し九カ条となる）、その核心的な規定は第一八三条の(a)項であり、これが本稿の問題を考察する上でも最も関係の深い規定である。<sup>(4)</sup>

現行の一八五一年船主責任制限法第一八三条(a)項は、責任制限債権について次のように定める。

「米船の所有者たると外国船の所有者たるを問わず、船舶に積込まれ、または船内に在る財産、動産、又は商品に対する没収、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(privity or knowledge)なくして惹起され、発生した一切の行為、事態、滅失、損傷若しくは没収に対する船舶所有者の責任は、本条(b)項（本項は人の死傷損害につき船舶のトン当り四二〇ドルによる責任額を定めた規定である——筆者注）に規定する場合を除き、船舶所有者が当該船舶について有する利益及び当該航海に係る運送貨の額を越えないものとする」

**§183 (a)** The liability of the owner of any vessel, whether American or foreign, for any embezzlement, loss, or destruction by any person of any property, goods, or merchandise shipped or put on board of such vessel, or for any loss, damage, or injury by collision, or for any act, matter, or thing, loss, damage, or forfeiture, done, occasioned, or incurred, without the privity or knowledge of such owner or owners, shall not, except in the cases provided for in subsection (b) of this section, exceed the amount or value of the interest of such owner in such vessel, and her freight then pending. (46 U.S.C. S. 183(a), R.S. 4283(a))

したがって、現行のアメリカ船主責任制限法には、難破物責任（船骸撤去費用等）が責任制限債権であるか或いは非制限債権であるか、直接には肯否いずれとも明らかにされていない。それ故、船舶所有者が、今日その負担することのある難破物責任に関し、連邦法に則り有限責任の利益（＝船舶・運送貨の価額による責任制限）を主張できるか否かは、いつに法律の解釈に委ねられる問題であるということになる。

ところで、このようにアメリカの現行船主責任制限法が難破物債権について法文上明文を欠くとき、制定法

の解釈ないし立法府の意志の探求は如何様になされるべきものであるか。一般にまず思考しうる方法としては、その一八五一年船主責任制限法の成立の事情に鑑みて(一八五一年法が英国の初期の船主責任法並びにこれを模写して作られたマサチューセッツ州法及びメイン州法をベースに立案されたことを想起せよ)、母法たるイギリス法が権威とこれの参酌についてである。

しかし、結論的にいって、そうした米国船主責任制限法についての英国法の継受ないし影響は、一般的にも、また難破物責任に限定しても甚だ否定的であるといわざるをえない。けだし、我々がアメリカの船主責任制限法の歴史的発展過程を辿るとき、合衆国最高裁判所は、かなり早い時期より、というよりも、船主責任制限法と係り合つた最初の事件において、一八五一年船主責任制限法に体现されたる有限责任の法則は彼の古き一般海法 (general maritime law) の原理を継受したものにほかならないとし、大陸法系海法の一般原則や特殊な法原理に準拠しつつ極めてリベラルな態度で船主責任制限法を解釈していたこと(即ち、船主責任制限法の立法趣旨を米国海運の保護奨励に求め、船主の利益を最大限に尊重した法解釈を行なつていた)を知るのであり、そうすることの中で米国の裁判所が、自体狹隘で保守・制限主義的な英国海法と訣別し、次第に米国独自の船主責任制限制度を醸成していく有様をみる事ができるのである。<sup>(6)</sup> また、縦しんば当時米国の海事裁判所が、イギリス法を参酌することがありえたとしても、果してそこに、難破物除去責任と責任制限に關した法原則を発見できたかどうかとも疑わしいといわざるをえないのである。けだし、当初のイギリス法における船骸等の難破物除去責任は、アメリカの船主責任制限法が誕生する以前の古い国会制定法である一八四七年港湾・船渠・埠頭法 (Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847) 第五六条が規制していた<sup>(7)</sup> ほか、その後の制定法として、一八六五年造船所港則法 (Dockyard Ports Regulation Act, 1865) 第一三条—第一五条、及び現行英国商船法 (Merchant Shipping Act, 1894) 第五三〇条の母体たる一八七七年船骸撤去法 (Wreck Removal Act, 1877) 第四条などの

諸法規が、それぞれ、港湾管理局等による船骸その他航行障害物の撤去・売却権限や撤去費用の償還請求権について規定していたが、しかし、そうした制定法規ないしそこに法定される船主の難破物責任が、当時のイギリスの船主責任制限に関するそれぞれの制定法、即ち、一七三四年船主責任法 (The Responsibility of Shipowners Act, 7 Geo. II. chap. 15) 並びに一七八六年、一八一三年の同改正法 (26 Geo. III, c. 86, 53 Geo. III, c. 159) として一八五四年の旧商船法 (17 & 18 Vict., c. 104) などといかなる関係に立つものかについては、上記いずれの制定法においても規定がないばかりか、そうした難破物責任に対する責任制限の可否について言及した裁判例もまたまったく存在しなかったからである。つまり、英法上、そうした難破物責任と責任制限法との関係が裁判所において論争されるようになるのは、大雑把にいつて二〇世紀中葉に入ってからであり、それは、新しい一八九四年商船法 (57 & 58 Vict., c. 60) の第五〇三条に改正を加えた一九〇〇年商船法 (63 & 64 Vict., c. 32) 第一条の規定の解釈をめぐって初めて展開されてくるのである。<sup>(9)</sup> したがって、少なくとも一八五一年のアメリカ船主責任制限法の立案に際しては、継受されるべき英法の難破物責任 (制限) の法則は存在しなかつたのみならず、その後も約一世紀の間、アメリカの連邦裁判所が参酌すべき英法の法原則は存在しなかつたとみて大方大過ない。<sup>(10)</sup> 加えて、周知の通りイギリスの船主責任制限法は、一八六二年の改正商船法 (25 & 26 Vict., c. 63) の制定をもって、大陸一般海法の船価責任主義の衣裳を完全に脱ぎ捨てイギリス固有の金額責任主義に変身を遂げた結果、<sup>(11)</sup> アメリカ船主責任制限法とはその時点で袂を分かつたのであり、また、すでに考査したように一九世紀の末期に制定されたアメリカの河川港湾法〔難破物法〕は、それが決してイギリスの制定法を模範として制定されたものではなく、直接には一八八八年の合衆国最高裁判所判決 *Willamette Iron Bridge Co. v. Hatch*——合衆国においては可航河川における障害物やニューサンスを禁止するコモン・ローは存在しないとされた判決——に應えるかたちで制定されたものであることからすれば (本稿〔第二章一七頁参照〕、少なくとも、河川港湾法

の成立以後は、英国の判例法はアメリカ法の解釈の上で、全く参考にならないといえないことのないのである。<sup>(12)</sup>

かくして、アメリカ法上、いわゆる難破物責任と責任制限の問題は、高度に裁判所の判断にかかる司法レベルの問題ということになる。そして、米国の海事判例集を捲るとき、近年、それも特に Wyandotte 判決以後、合衆国政府が沈没船の所有者に対して船骸等難破物の除去費用等について責任(对人的責任)を追求するケースが数を増すに伴って、船舶所有者が一八五一年船主責任制限法に基づいて責任の制限を抗弁とするケースが相次いで登場してくることに気づくのである(この点は、本稿四(4)①で考察する)。

(2) Wyandotte 判決以前の初期の判例法理

それでは、Wyandotte 判決が現われる以前においては、沈没船撤去費用など難破物責任との関係で、一八五一年船主責任制限法の適用問題はどのように関連づけられていたのであろうか、一顧を要する問題である。いまかかる問題意識に基づいて、再び一九六〇年以前のロー・リポーツに当るとき、そうした法律問題に関して論理を展開した判決例が極めて貧困でありかつ非系統的なものであることがわかる。かかる判例の間隙については、すでに前章において考察したように、Wyandotte 判決が出現する以前の——より厳密にいうならば、一九六〇年の United States v. Republic Steel 事件において連邦最高裁判所が下級審裁判所の河川港湾法に対するコンサーヴァティブな解釈態度に警鐘を發し軌道修正の意思を覗かせたときをもって分岐点とみるべきであろう——米国の裁判所の考え方が、およそ沈没船の所有者は、特に故意的な沈没という極端な場合を例外とすれば、一般海法ないし大陸海法が原則とする絶対的な船舶委付権を保證され、沈没・座礁した船骸を委付することによって、その引揚撤去の義務を免れ、また船骸除去費用について人的責任を免除されるものとみており、しかもそのような一般海法上の免責の法理は、議会立法によれども本質的に変容されえないものとされ、したがって、難破物法(河川港湾法第一五条・一九条)との関係でも、船主が沈没

船の委付権を選択行使したる場合には、合衆国は単に沈没船それ自体に対する対物的 (in rem) 権利を有するにすぎず、それが支弁した撤去費用について対人的 (in personam) 償還請求権はないものと解されていたから、そこにおいては、同じく対物的 (＝事故発生後の船舶の価額) な責任制限を定めた船主責任制限法の庇護を求める必要性もまたその実益もなかったことに、主な理由があるものと思われる。

ただ、そうした初期の米国判例の趨勢の中にあっても、難破物責任について争う船舶所有者が、一般海法上ないし難破物法の下で享有することのできる船舶委付権のいわば予備的ないし択一的な抗弁事由として、船主責任制限法を援用し、事故発生後の船価による責任制限の手続に訴えるというケースがわずかながら存在する。その一つが、難破物責任に関する初期の代表的判例の一つとして示した In re Highland Navigation Corporation<sup>(13)</sup> であり、より一層明確な判例としては、一九二八年の The South Shore<sup>(14)</sup> 及び一九三五年の The Central States<sup>(15)</sup> の名が挙げられる。

第一の In re Highland Navigation 事件は、結論的に船舶所有者は一般海法ないしこれを体現する難破物法 (＝河川港湾法第二〇条) に基づいて船骸を委付する権利を有し、委付によって船骸撤去義務ないし撤去費用の支払義務を免除されるといふ形で結着がつけられたが (本稿「二六頁註(4)、五六頁以下各参照)、同時に、その一審判決 (ニューヨーク南地区連邦地方裁判所) は、傍論ながら、たといそうした委付免責の理論が崩された場合でも、なお船舶所有者は船主責任制限法に基づき責任制限の権利を失うものではない旨を説いているのである<sup>(16)</sup>。一方、第二の The South Shore 事件は、ニューアーク市の泊渠に冬期間係留されていた原告の所有船の一隻 South Shore 号が原因不明により沈没し、水路を封鎖したほか同船渠の使用を妨げた。市当局は、沈没船の撤去を命じたが原告より委付する旨の回答があったため、市は止むなく船骸の撤去を代執行し、これに支弁した費用二万一千二百ドルを原告に請求したが、原告から船主責任制限法による責任の制限が申し立てられた事件である。連邦控訴裁判所〔第三巡回区〕は、原審であるニュー

ジャージー連邦地方裁判所が船骸撤去費用の支払債務は一八五一年船主責任制限法第一八三条(a)項の「滅失又は損害 (any loss or damage)」に該当し、沈没事故について故意・過失なき原告は責任の制限をなしうるとした判決を確認し、<sup>(17)</sup>原告は、一般海法の原理に基づいて沈没船の撤去義務を負わず、これを委付する権利を有するとし、かつ委付によって船主責任制限法に基づいて船価を超える一切の責任を断ち切ることができる<sup>(17)</sup>と判決した。また、第三の The Central States 事件は、ニューヨーク州のエリー運河を航行中氷塊と接触し沈没した曳船 Central States 号について、引揚を代執行した市が、ニューヨーク州運河法 (Canal Law N.Y.) 第一八三条の規定に基づいて沈没船の競売換価を行ない、引揚費用に充当したがまだ引揚費用の実費に不足であったため船舶所有者に残額一、四八七・八八ドルの支払を請求したところ、船主が船主責任制限法第一八三条に基づいての制限を主張したケースである。ニューヨーク東地区地方裁判所 (Galston 判事) は、まず船主責任制限について定める連邦法は沈没船に対する州の撤去・処分権及び撤去費用の償還請求権を規定する州法に優越するとして、本件が船主責任制限法の適用をうけるケースであるとした上で、沈没船の除去に関して市が蒙った損害 (船骸撤去費用) は同法第一八三条にいう「滅失又は損傷」に該当する損害であるとして、責任制限を認めた。

このように、初期の一群の判例は、そのどれもが船主責任制限法と真正面から取り組んだケースとはいえないまでも、結果的には、難破物除去費用に関する船舶所有者の責任が船主責任制限法に親しむ性質のものであることを判示している。しかし、右の一群の判決については、それらがあくまでも船舶所有者は一般海法の原理に基づき船舶委付権を有するという前提に立った上での判決であるというもののほか、例えば、そこでの難破物除去責任はいずれも合衆国政府のためにその権利が主張されたという事例ではなく、したがって責任の制限についても対国家との関係において論じられたものでないこと、また、In re Highland Navigation 事件や The South Shore 事件にみるように沈没

事故について船舶所有者側に帰責事由が存在しない特殊なケースに関する判決であること、及び以上の点とも関連して、右判例は難破物法（＝河川港湾法第一五条）に基づき船舶所有者の人的責任を決定する以前に船主責任制限法の適用が決定されていること<sup>(18)</sup>、などの点に留意する必要がある。要するに、これらの初期の判例群については、もし仮にそれらがストレートに責任制限問題に関して訴訟提起がなされたのであれば、合衆国は、船骸撤去の責任は河川港湾法第一五条に基づく「制定法上の責任」であり、かつ船骸撤去費用に関する債権は船主責任制限法の対象たる “loss or damage” ではないという見解を当然に主張したであらうということである。

それでは、Wyandotte 判決以前の段階で、船舶の沈没につき過失ある船舶所有者の難破物責任と船主責任制限法の関係は米判例上にいかに法律構成されていたのであろうか。かかる法的側面を裁いた判例もまたわずかに数件を数えるにとどまり、しかもそれらは、必ずしも難破物除去費用に関する事例ばかりではない。一九三一年の The Snug Harbor<sup>(19)</sup> 事件はこうした第二の判例グループの代表的判例として重要である。しかもこの The Snug Harbor 判決は、彼の In re Highland Navigation 事件において一般海法又はその原理を体现する難破物法に基づいた船舶委付権を根拠に船骸撤去費用に対する責任の制限（＝対物的責任制限）を肯定した裁判所（第二巡回区・ニューヨーク地裁）が一転して難破物法違反の結果招来された第三者船の船骸衝突損害について責任制限を否認したことも興味深い。それ以上、この The Snug Harbor 判決は、そこで展開された難破物責任に対する責任制限否定の論理が Wyandotte 判決以後の判例が採用する論理に酷似し（例、In re Pacific Far East Line, case In re Chinese Maritime Trust case など）、現在のアメリカ法の一般的傾向である反船主責任制限法の判例動向のいわばひな型的判例となっているところの一層大きな意義が認められる。まずは本件の事実から紹介することにしよう。合衆国が所有・運航する汽船 Snug Harbor 号がボルチモアにて石炭を満載しポーランドに向け航行中、モントック岬とブロック島の中間水域で霧のた

め曳船と衝突し、Snug Harbor 号は沈没した。右沈没事故から約一カ月後、ヴァージニア州ノーフォークからマサチューセッツ州のフォールリバーへ向けて曳船中の二隻の石炭運搬船が、沈没状態にあった Snug Harbor 号に接触し積荷諸共に全損となった。この船骸との衝突事故の原因は、沈没していた Snug Harbor 号に対しその所有者である合衆国（本件において、国は沈没船を委付していなかった）が浮標・灯火など標識の付設を懈怠していたことによるものと判定された。この私人による衝突損害の賠償請求に対して、合衆国から、船主責任制限法による責任の制限が申し立てられた。かくして本件の法律上の争点は、沈没船 Snug Harbor 号に対して位置浮標の付設を懈怠したことが船主責任制限法第一八三条にいういわゆる「故意又は過失」(privity or knowledge) といえるかどうかであった。ニューヨーク東地区連邦地方裁判所 (Campbell 判事) は、河川港湾法第一五条 (46 U.S.C. §409) に規定される浮標付設の義務は少なくとも船主が相当の注意をなせば船骸を探知できる限り船舶所有者自身に課せられたる義務でありかつ他の者に転嫁することのできない義務 (personal and non-delegable duty) であって、そうした制定法上の義務を遵守せざる本件船主は、沈没の事実を知りかつこれが通航上の障害となることを認識しながらなお沈没位置の確認・浮標設置など損害発生防止措置を怠たるものであり、船主責任制限法上の責任制限阻去事由たる船舶所有者自身の「privity or knowledge」があるといえるから、責任制限は許されないと判決した。また、右に加え、ニューヨーク地裁は、およそ責任制限は、特定の航海 (a particular voyage) に関して発生した損害及び訴訟の申し立てに先立つ最後の航海 (last voyage)、又は船舶が喪失するに至る航海に関して船主が蒙りたる滅失又は損害に対する責任制限に限定されるものであるのに対し、本件の損害は沈没後三〇日もの間水没していた船骸に衝突したことから生じたものであるが故に、責任制限の適用を受けえない旨をも判示したほか、さらに、刑事法たる (criminal statute in nature) 難破物法の違反については責任制限は許されるべきでないとの理由を重ねて、船主責任制限法の適用を否定したのである。なお、本判決

は、二審の巡回控訴裁判所第二巡回区により確認されるが、Hand巡回裁判官による第二巡回区判決においては、河川港湾法第一五条違反に関する責任が船主責任制限法第一八三条により制限されるかどうかの論点についてはさしあたって決定する必要はないとして審理が回避されている<sup>(20)</sup>。

ところで、以上の Snug Harbor 判決は、難破物責任の非責任制限性についての理論的根拠を、三つの点に求めている。つまり、第一に、沈没船に対し標識浮標を付設すべき制定法上の義務が船舶所有者の個人的義務であり、その義務違反は船主責任制限法にいう船主自身の“privity or knowledge”を構成することであり、第二に、船主責任制限法による責任制限は特定の航海に関して発生した災害に限定されるものであること、及び第三に、刑法法規たる難破物法には責任制限は適用されないこと、である。責任制限が特定の航海に関して発生した事故に限定され、したがって航海が終了した後に発生した事故については責任制限をなしえないという第二の論理は、船主責任制限法の解釈として一般的に確立されている法則であり、<sup>(21)</sup> Snug Harbor 事件は、右を船舶の難破事故という局面で確認した(=難破物責任の場合には、それにつき責任制限の請求がなされたその時以前にすでに航海が終了してしまっているから責任制限権を援用できない、とする)ものである。そして、この論拠は Snug Harbor 判決の場合には第一の論拠に対する付随的な理由でしかなかったが、それは、同じく船主責任制限否定判決の一角を成す In re Berwind-White Coal M. Co. v. Allen N. Spooner & Sons (1948)<sup>(22)</sup> & Wrong v. Utah Home Fire Insurance Company (1958)<sup>(23)</sup> など後年の判決にも復唱されており、Wyandotte 判決以前の米国裁判所が難破物責任の責任制限債権性を否定する場合のもう一つの論法として通用していた。また第二の論拠については、Cambell 判事は単純に「難破物法は刑事法規であり、難破物法に違背し又は法律違反にプレミアムがつけられる場合には船主責任制限法は拒絶されるべきである。……刑事法規の違背は責任制限を排除する」と述べるのみで、それ以上の理論的展開はない。しかし、そもそも刑事法の規定に基づいて科せら

れる罰金に対して責任制限を主張すること(もつとも、実際には罰金が船舶・運送貨の額を越えることはありそうにないから、これに責任制限が利用される場面はないであろうが)が公序 (public policy) に反し許されないことは自明の理であって、これを刑事法規(「難破物法」)の違背に由来する民事責任(「衝突損害賠償責任」)に關しても船主責任制限法は適用されないと一歩進めたのがこの論理である。近年の第六巡回区判決 *Hines v. United States* (1977) — 本稿四(4)①(ロ)参照 — においても言外にこの論理が表明されるなど、細々ながら難破物法上の責任に対して船主責任制限法の適用を否定する一般的な論拠の一つとして認められている。

一方、*Snug Harbor* 判決の第一の論拠、つまり船舶所有者が制定法(河川港湾法)上の義務に違反したときは船主責任制限法にいう *privity or knowledge* が構成されるとする点は、この *Snug Harbor* 判決が *The South Shore* 事件など同時代の一群の判決と区別される理由となる。すなわち、すでに述べたところから明らかのように、*The South Shore* 事件に代表される初期の責任制限肯定判決は、それが決して船舶所有者の難破物責任を難破物法(河川港湾法第一五条)との関連で析出しこれに船主責任制限法の適用を断じたという判決ではなく、難破物法と船主責任制限法なる二つの制定法を共に一般海法という共通の土壌に根を下ろした不即不離の關係に立つ法律として認識しつつ判決していたのに対して、*Snug Harbor* 判決は、難破物法と船主責任制限法の各々の立法目的に目を向け、この二つの制定法の相互關係を検討した上で結論を導き出しているからである。それ故、このような *Snug Harbor* 判決について米国の学説は、それが設標なき船骸が航海船に加えた衝突損害賠償のケースであって船骸撤去費用に關する事例ではないにも拘らず、河川港湾法第一五条は沈没船に対する標識浮標の設置義務も船骸撤去義務も同一に規定しているとして、本件の命題を合衆国政府による船骸撤去費用の場合にも類推適用できるとする見解や、同様に、*Snug Harbor* 判決に *Wyandotte* 判決及びそれ以後に現われる一連の判決の先例的な意義を与える考え方が<sup>(24)</sup>ある。

(1) 最近の判例をみると、船骸の撤去を代執行した合衆国は過失ある船舶所有者に対して単に船骸の撤去費用だけでなく、撤去・設標等に関連して支弁した種々の費用をも償還請求するケースが散見され、そうした費用に対して過失ある船主が全額支払責任を負うべきことが判例上定着しているようである。Cann, op. cit. pp. 578-579. 例えば、U.S. v. Ohio Barge Lines, Inc., 432 F. Supp. 1023 (W.D. Pa. 1977) 事件では、オハイオ河のダム水門付近で誤って沈没した艇三隻について引揚作業を代執行した合衆国から、その直接引揚に支出した費用のほか引揚が実施完了するまでの期間同河川を通行する船舶の警護にあたらせた救命艇の調達費用一五、六八〇ドルが請求され、艇所有者の公訴棄却の申立が却下された（なおこの事件では、沈没した艇が河川港湾法第一〇条にいう「障害物 (obstruction)」に該当するとされて同条によって判決されたため、責任制限の問題には関り合っていない）。また、In The Matter of The Complaint of Sincere Navigation Corp., 327 F. Supp. 1024 (E.D. La. 1971) 事件では、相手船側の過失によって衝突沈没せしめられた合衆国の所有船について合衆国側から航行の障害の有無、引揚の可否、残存物の確認等々のため支弁した諸費用の償還請求があり、これが認容されている（なお、この事件では、問題の調査費用が多額なものでなかったためか、責任制限の問題は争われていない）。

(2) アメリカの船主責任制限制度に関する邦語文献については、本稿(一)三頁註②を参照。また、最近発表された研究論文として、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」神奈川法学二五巻二・三号（一九八〇年）一四一頁以下、能勢泰彦「アメリカ船主責任制限法における privity or knowledge」早稲田法学会誌三三巻（一九八二年）三〇五頁以下、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」(その二)神奈川法学二〇巻一号（一九八四年）二九頁以下がある。米国文献としては、Gilmore & Black, Law of Admiralty (2ed) Chapter X (pp. 818-957), Benedict on Admiralty (vol. 3), Admiralty Symposium on Limitation of Liability, Tulane Law Review, vol. 53 No. 4 (1979) をはじめ枚挙にいとまがない。

(3) New Jersey Steam Navig. Co. v. The Merchants' Bank of Boston, 47 U.S. (6 How.) 344 (1948). レキントン号事件は、アメリカ海法史上（また海難史上）エポックメイキングな重要事件であるから、以下に事件の概要を紹介する。

一八四〇年一月二三日、New Jersey Steam Navigation Co. 所有の汽船 Lexington 号がニューヨークからロードアイランド州プロビデンスへ向けて航海中、ハンティントン灯台から約四マイル離れたロングアイランド湾内で船火事を起こし炎焼後沈没した。火災の原因は船員の積付上の重過失（ボイラーの煙突の周囲に綿花を積置いたこと）によるものと判明した。火災発生当時、Lexington 号には適切な消火設置がなかったため、乗客九三名と乗組員三三名のうち生存者の数わずか四名という大惨事となった。ところで、本件の航海について、Lexington 号は Merchants' Bank of Boston の使用人 William F. Harnden 氏から金・銀貨約一八、〇〇〇ドルを納めた木箱 (5f × 5f × 6f) の運送を委託され船積みしていたところ、右木箱は水汲みバケツとして消火作業に使用され、ために中味は滅失した。右損害について、銀行側は船主に対して、全額賠償を求めて訴訟を提起した。第一審は、裁判管轄権なしとして申立棄却。巡回裁判所は、原審を破棄し、船主に対し二二、一二四

ドル並びに利息の支払を命ずる判決を下した。右に対し、船主は、本件については連邦裁判所の海事管轄権が及ばないこと、及び船主は運送契約上の特約によりコモン・ロー上の責任を免除されることを理由として上告した。連邦最高裁判所は、まず連邦裁判所の海事裁判管轄権を確認したのち、上告理由の第二点については、およそ船主は明瞭なる運送契約によってコモン・キャリアの責任(「運送人は不可避的事故によって惹起されるものを除いて一切の滅失・損害に対して保険者である」)を契約上排除することができ、かつこれによりいわゆる受寄者の責任(「単任に自己の過失又は違法行為の結果に対してのみ責任を負う以上の責任を負わないが、しかしここでの運送契約上の免責特約は船舶の堪航性ないしその管理における、故意ある非行、重過失、若しくは通常の注意違反」による損害に対する責任を免れるとする趣意ではなく、運送人は「物品の保管、引渡につき相当の注意をなした適切なる運送の手段を提供する」という義務をも契約上排除することはできない旨を判示した。そして、本件の場合、Lexington 号は消火設備等が適切でなくかつ積荷の綿花樽を煙突の附近に積付けた点に重大な過失がある(以上の点について、請求者側は挙証責任を十分に尽くした)として、結局、船主は運送契約上の責任制限の利益を享受することができず損害につき全額賠償責任を負うべきと判決された。

(4) 船主責任制限法第一八三条(a)項は、責任制限の対象となる請求権を一般的・概括的に定めている規定であるから、難破物責任の制限債権性を問題にする上でも、本条が最も関連性の深い規定であるといえる。米国には、海事法曹 Lucian V. Ray 氏のように、これに加えて第一八九条の規定をあげ、船骸撤去費用に関する債権が第一八三条(a)項にいう「loss or damage」か、第一八九条にいう「debt or liability」かのいずれのカテゴリーにあたるかどうかの法解釈が重要な問題であると見る見解も一部にある。Ray, Wyandotte decision, op. cit., at 237. 責任制限法第一八九条とは次の通り。「船主の個人的責任は、ある種の又はすべての債務及び責任につき、船舶に対する自己の持分がその全体に対して、有する割合に応じて制限される。そして、これによるすべての船主の責任の総額は、当該船舶及び運送貨の価額を超えてはならない。但し、本条は、請求権者が船主の全員を共被告として訴えることを妨げるものでない。また、本条は、船主によって雇傭される者に支払われるべき給料については適用がない。」§189 The individual liability of a shipowner shall be limited to the proportion of any or all debts and liabilities that his individual share of the vessel bears to the whole; and the aggregate liabilities of all the owners of a vessel on account of the same shall not exceed the value of such vessels and freight pending; *Provided*, That this provision shall not prevent any claimant from joining all the owners in one action; nor shall the same apply to wages due to persons employed by said shipowners. (46 U.S.C. §. 189) ]

また、Ray 氏は、英国の The Stonedale No. 1 (1955) 判決——難破物責任制限の問題について基本的な原則を確立した代表的判決である。船骸の撤去費用に関する請求は制定法による金銭債務に基づく請求であり、一九〇〇年法で改正された一八九四年商船法第五〇三条にいう「財産に加えられた滅失・損傷」に該当しないとして責任制限が否定された——について触れ、英国法には米国の一八九九条に相当する規定がない点を指摘し、仮に同事件と同様の状況下で米国の裁判所が船骸撤去費用を第一八三条(a)にいう「loss or damage」でないと判示することが

あつても、それは必ずや、"debt or liability"であると判示されて責任制限ができることになるであらうと解説している。Ray, *Wyandotte decision*, op. cit., at 239. なお、船主責任制限法第一八九条が頗る議論の多い規定であることは、Gilmore & Black, op. cit., at §10-13 (pp. 844-846). 中筋・前掲書二四三頁以下参照。

(5) Gilmore & Black, op. cit., §10-1 (p. 818) note 4, 3 Benedict on Admiralty, §5 (1-36), James J. Donovan, *The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability*, 53 *Tulane Law Review* (1979), pp. 1009-1010.

(6) 重田・前掲「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」一五一頁以下。なお、池垣定太郎「アメリカ海法の成立」関西大学法学論集四卷三号一五頁は、アメリカ海法の成立背景を探り、そのイギリス海法不継受性について解明した貴重な論稿である。

(7) 一八四七年港湾・船渠・埠頭法第五六条は、港長に対して、航行を妨害し又は港湾の出入路を閉鎖する船骸その他の障害物の除去権限と除去費用の支払遅滞の場合における当該船骸等の売却処分権限を付与する。同条は次の通りである。「港長は、港湾、船渠埠頭又はその出入路にある船骸その他の障害物を除去することができる。また、その水域の航行の障害となる流木を除去することができる。船骸、障害物又は流木の除去費用はその所有者が補償すべきものとし、港長は、この除去費用を確保すべく、船骸又は流木を留置することができる。かかる費用の請求に対して支払がなされない場合には、船骸又は流木を売却することができ、かつ売得金をかかる費用の支払に充当することができる。残額があれば求めにより所有者に返還する。」

(8) 重田晴生「難破物責任に関する若干の考察」イギリスの法制度を中心として「海事産業研究所報一一四号（一九七五年）一八頁―二二頁参照。なお、最近発表された原田一宏「イギリス法における船骸撤去義務と船主責任制限との関係——イギリス判例の研究」損害保険研究四五卷二号（一九八三年）五一頁―七六頁は、英国の制定法及び判例について詳細に分析された有意義な研究である。また、未完ながら、山田泰彦「難破物除去責任と船主の責任制限」法学論集二八号（一九八三年）六一頁―八三頁。

(9) 原田・前掲五八頁、重田・前掲「イギリスにおける船主責任制限制度」二四四頁。

(10) *Cann*, op. cit., at 562 note 13.

(11) 英国の船主責任制限制度は、処女立法たる一七三四年船主責任制以来、一般海法の流れに属する船価主義を採り続け、ようやく一八五四年商船法の制定によって、新たにこの制度に組み込まれた人の死傷損害につき金額責任方式が併加された。一八六二年商船法は、こうした一般海法の伝統をのり越えて、現行商船法に受け継がれる完全な形の金額責任主義を確立した法律である。英国の船主責任制限法の発達については、重田・前掲「イギリスにおける船主責任制限制度」一五一頁以下参照。

(12) *Cann*, op. cit., at 562 note 13.

(13) 24 F. 2d 582 (S.D.N.Y. 1927), 29 F. 2d 37 (2d Cir. 1928).

- (14) City of Newark v. Mills (The South Shore), 29 F. 2d 207, *affirmed* 35 F. 2d 110 (3rd Cir. 1929).
- (15) 9 F. Supp. 934 (E.D.N.Y. 1935).
- (16) 24 F. 2d at 585.
- (17) 29 F. 2d 207.
- (18) *ロビンソン* In re Midland Enterprises, Inc., 296 F. Supp. 1356 (S.D. Ohio, W.D. 1968) *及び* *ワゴン* Hogan 判事が指摘している (id at 1365).  
*ロビンソン* Ray, The Wyandotte Decision, op. cit., at 237.
- (19) 53 F. 2d 407 (E.D.N.Y. 1931).
- (20) United States v. Eastern, 59F. 2d 984, 986 (2d Cir. 1932).
- (21) 指導判例として The Pelotas, F. 2d 236 (E.D. La. 1927), Wong v. Utah Home Fire Ins. Co., 167 F. Supp. 230 (D. Hawaii 1958), *が* *ある*。Gilmore & Black, op. cit., §10-49 (pp. 915-916), 3 Benedict on Admiralty, §53. Robinson, op. cit., p. 930. *因みに* *この法則* の理由とするところは、もしそのような債権についても責任制限を肯定するとなれば、船舶所有者は個人的損失を被ることなく新たな責任を負担するということになり、その結果、従前の債権者のための責任制限基金を減少させることになるからであるとの説明がある。Anderson, op. cit., p. 572.
- (22) 80 F. Supp. 125 (S.D.N.Y. 1948).
- (23) 167 F. Supp. 230 (D. Hawaii 1958). 本件は次のような事件である。原告がハワイ州ヒロ市内で私有財産として所有・管理する養魚池に被告 Julian R. Yates 所有の漁船 kamaka 号が突っ込んだ。同船は原告の養魚池から約半マイル離れた突堤に係留されていたが、一九五七年三月九日未明に発生した高潮のため係索を切られ、厚さ四フィート程の石壁を突き破って養魚池に飛び込んだものである。被告 Utah Home Fire Insurance Co. は kamaka 号の船体保険者であるが、高潮の数日後検査員を派遣し同船の損害状況を調査したところ全損と推定されたため、被告に対し保険金額全額に当る一万ドルを支払った。ところで原告は、池の中に突き刺さった kamaka 号の撤去とその懈怠による損害賠償を求めて事故発生時の所有者及びその後同船の所有権を代位取得していた *ユア* 社を共同被告として訴えた。これに対し被告は、船主責任制限法第一八三条により船骸の価額による責任制限を主張した。以上に対し、ハワイ連邦地方裁判所 (Hall 判事) は、上記の先例 The Snug Harbor を引用し、そこでの論理を類推して責任制限法は一定の航海に関して生じた事故に限定されるものであるから、船骸の状況からすれば本件の航海は責任制限が争われる債権が発生する時以前に終了しており、従って責任制限法は適用されないと判決した (id. at 234-235)。  
 なお In re Midland Enterprises Inc. 判決 (後掲) を参照。
- (24) Cann, op. cit., at 570, Volk & Coggs, op. cit., 970.

(3) Wyandotte Transportation v. United States (1967) 判決

一九六七年度の Wyandotte 判決は、合衆国最高裁判所が、一八九九年河川港湾法に対して初めて本格的な分析をし、沈没船の撤去に關し過失ある船舶所有者の人的責任を確立した（すなわち、難破物法が創造する罰金及び對物的救済では合衆国を十分に救済することができないとの論理）点で、文字通り画期的な判決であるが、反面、この最高裁判決は、概して理論構成において大雑把であり、いくつかの重要な論点が解決されなのまま残されている。船骸等の撤去責任（「船骸撤去費用」と責任制限との関係もその一つである。

それでは、Wyandotte 判決は、難破物の除去費用に關する責任制限の問題についてどのような法則を明らかにしているのだろうか。

結論的にいえば、この法的側面に対する最高裁判所の判決要旨は極めてシンプル——むしろ舌足らずと言った方が適切であろうか——であり、そこに多くの明確なる法原則を期待することは困難といえる。ともあれ、ここに最高裁の当該判決文の件の一節を引用するならば、「一九五一年船主責任制限法によれば、船舶所有者は、衝突による一切の滅失・損傷又は人身傷害、或いは一切の行為、事態、滅失、損害ないしは没収に対して、当該船舶及び当該航海に係わる運送賃について有する利益に責任を制限することができる。ただし右の責任制限は、そうした行為又は損害が船舶所有者の故意又は過失なくして発生した場合にのみ主張できるのである。……船舶所有者自身の過失、懈怠及び契約については船舶所有者に責任がある。……上告人の解釈は、一八九九年河川港湾法を根拠に船舶所有者自身に過失があったとしても沈没の特殊な場合として適用できる特別の責任制限権を創造することになる。しかし、合衆国議会は河川港湾法の制定に當り一八五一年責任制限法を変更し或いは制限する意思があったことについて何も指摘をしていない〔判決註17〕。議会がこれら二つの制定法を連結しなかった場合には、河川港湾法の中に責任制限

を見出しそうとする上告人の主張は認めがたいと考えるのが相当である〔判決註18〕<sup>(1)</sup>としてゐる。(左に判決の脚註を示す)。

〔脚註17〕 当法廷は、船主責任制限法が、河川港湾法の成立以前又は成立以後において我々が直面する事実について適用できなかつたかどうかの問題を看過しようとするものではない。ただ、上告人の主張する法則は、河川港湾法が制定される五〇年程前に合衆国の海事制定法に知られていた責任制限の原則に極めて類似しているということを指摘するだけである。

〔脚註18〕 上告人の主張は、制定法についての行政解釈とも矛盾する。陸軍省によって公布された規則には「……合衆国の可航水域において誤って船舶を沈没せしめたる者は……パブリック・ニューサンスとして沈没船を除去するか或いは除去について支払をなす義務がある」と規定されている……」。

したがって、こうして短文のうえに婉曲的な表現で書かれた連邦最高裁判所の意見の中に、いかなる法原則を発見しうるかについては、後続の判例並びに学説が大いに苦悩することになるが、少なくとも、この最高裁判決においては、船舶所有者は自己に過失(又は故意)なき場合でなければ船主責任制限法の保護に与りえないものであるという点を明らかにしていることでは異論があるまい。換言すれば、Wyandotteの最高裁判決は河川港湾法に基づく船骸撤去費用請求権について船主責任制限法が適用されるかの問題に関しては意見を保留したとするのが、今日における米国の学説の一般的認識である。<sup>(2)</sup>

(1) 389 U.S. at 205-206.

(2) Joshua Bar-Lev, op. cit., at 678; Blank Jr., op. cit., at 1318; Volk & Cobbs, op. cit., at 970; Cann, op. cit., at 569; Rogillio, op. cit., at 139, 142; Holcomb, op. cit., at 293; Scowcroft, op. cit., at 330 例え、Bar-Lev氏は、ワイアンドット判決の責任制限に関する判旨について、「(1)船主責任制限法は船舶所有者が彼自身に過失のない場合に責任制限を認めていること (2)河川港湾法の制定経緯に照すとき、連邦議会は河川港湾法の下で特別の又は別個の責任制限権を意図していなかったこと (3)それ故に、責任制限の概念を責任制限法から河川港湾法へ

繰り越すことはできないこと」と仮説し、仮にそうした仮説が正しいとするならば、結局、最高裁判決は責任制限法について実質的に論及していないといえるとする。Cann 氏も同趣旨の見解と思われる。

#### (4) Wyandotte 判決以後の判例法の発展

##### ① 過失ある沈没船所有者 (negligent owner) の場合

##### (イ) 河川港湾法第一五条違反と責任制限

上述のように、一般に Wyandotte 判決については、合衆国の可航水域上において船舶を過失（又は故意）により沈没せしめた者に対し、合衆国政府がその船骸撤去のため支弁した費用を对人的に償還請求できる旨の法則を確立した判決であるというにとどまり、それ以上に、そうした船骸撤去費用に関する責任について、船舶所有者が一八五一年船主責任制限法に基づいて責任を制限できるかどうかについては特段判決していないものと受けとめられている。しかし、それにも拘らず、後述のように Wyandotte 判決以後に登場する連邦下級裁判所による諸判例は、いずれもこの最高裁判決をもって、沈没船（船骸）所有者の合衆国政府に対する撤去・設標の費用に関する人的責任が責任制限されえない旨を意図した判決として受けとめており、また一般的にも、難破物法の違反に基づく責任は船主責任制限法による責任の制限ができないものと信じられている。

しかし、これら最近の一連の連邦下級審判決において説かれる責任制限否定の論理は、例えば、船舶所有者が船骸等の撤去・設標を懈怠することが一八五一年船主責任制限法の責任制限阻却事由たる船主自身の *privity or knowledge* を構成することになるとの理由であり、また、一般的な制定法解釈の原則により、成立年代において新しい法律である河川港湾法は旧い船主責任制限法に優先するとの理由であり、或いはまた、Wyandotte 判決の中で示唆された、合衆国は沈没船に関して責を負うべき者から完全なる民事訴訟上の救済を受けうる立場にあるといった政策理念であり、

さらにまた、河川港湾法第一四条との関連で説かれる、船主責任制限法は厳格責任立法には適用することができないといった、個別事件に応じた様々な理由である。

一九六八年のオハイオ連邦地方裁判所判決 *In re Midland Enterprises, Inc.*,<sup>(1)</sup> は、Wyandotte 事件以後そうした難破物除去費用と船舶所有者の責任制限権の問題を最初に手掛けたケースとして意味がある。本件は次の通りである。被告 (*Midland Enterprises Inc.*) 所有の曳船 *Orco* 号が舳一四隻を曳航しながらオハイオ河を溯航する途中、川下を航行中の姉妹船より推進器の故障につき至急救援を請いたき旨の無電を受けた。そこで曳船艦隊は航行を停止し、船隊は河岸の樹木に一時係留されたところ、後に繫船索が解け、船隊は川下に押し流されてマークランドダムの水門に激突し、ダムの一部を損壊したほか舳八隻が水門付近に沈没して、河川の航行並びにダムの放流を妨害した。そこで合衆国政府は、沈没した舳を引揚げ、舳所有者に対してその撤去費用二四万ドル及びダム施設に加えられた損害の賠償を請求したところ、船主から船主責任制限法第一八三条に基づく責任の免除・制限の申立があった。そこで合衆国が船骸撤去費用及びダムの損壊による損害については責任制限手続以外で訴訟をなしうるよう求めて公訴棄却の申立を行なった。

オハイオ連邦南区地方裁判所 (*Hogan* 判事) は、右の合衆国側の申立を却下し、また船舶所有者が沈没船撤去費用に関して責任の制限ができるかどうかという実体法上の問題については、公判において船主の過失に関する人的責任が確定されるまで決定を保留する旨判決した。したがって、Wyandotte 判決から僅か一カ年後に現われたこの *In re Midland Enterprises* 事件は、終局的解決たる裁判所の判決 (*Judgment*) の形こそ成さなかった (本事件は公判にかかる前に和解処理された)<sup>(2)</sup> が、しかし、それにもかかわらずこの事件は、河川港湾法第一五条に基づく船骸撤去費用と船主責任制限法との関わり合いに関していくつかの問題点を明らかにしている。その一つが、Wyandotte 判決に対する評

価ないし位置づけであり、また船骸撤去責任と過失の関係についてである。すなわち、オハイオ連邦地裁によれば、Wyandotte 判決は河川港湾法に基づく船骸撤去責任に対して船主責任制限法が適用されるかという法律問題について特別な判例法理を樹立した判決として理解すべきではなく、さらに Wyandotte 判決は、そこでいう船舶所有者の責任が船舶の所有者自身に過失のある場合と海上被用者たる船長その他の乗組員に過失のある場合とで峻別されるべきものかについても、何も明確にはしていないとする指摘である<sup>(3)</sup>。次に、Midland Enterprises 判決の第二の意義は、船骸撤去費用に関する請求権が船舶の航海中 (en voyage) に発生した出来事によるものであり、船主責任制限法の適用を受けうることを明確にしている点である。この点は、合衆国側より、本件の場合船が沈没した時点ですでに航海が終了しており、したがって船骸の撤去に関する請求権は航海の終了後 (after the end of the voyage) に発生した債権であるからこれに責任制限をすることは許されず<sup>(4)</sup>、また沈没船の撤去責任は制定法 (難破物法) による責任 (statutory liability) であり、船主責任制限法第一八三条にいう「滅失又は損害」(loss or damage) に当らない<sup>(5)</sup>、として船主責任制限法上難破物責任が制限されえないものである旨が主張されたことに対して応えたものである。

かくして Midland Enterprises 判決においては、結局、河川港湾法と船主責任制限法 (つまり、船骸撤去費用と責任制限) との関連について説明されず、この法律問題は、一九七〇年代に登場してくる判例に期待がかけられることになる。一九七〇年の *In re Pacific Far East Line, Inc* 判決<sup>(6)</sup>は、そうした法律問題について、Wyandotte 判決以後、アメリカの連邦裁判所が初めてチャレンジし、今日の米国判例法の基盤を固めた判例として重要である。本件の事実はこの通りである。一九六七年二月一日の早朝、Humble Oil and Refining Co. (以下 Humble という) が所有し運航する米国籍タンカーエッソ・シアトル号と Pacific Far East Line, Inc. (以下 PFE という) が所有する米国籍船グアム・ベア号とが、双方の航海過失が原因でグアム島のアプラ湾 (米国海軍基地がある) 入口付近で衝突した。この衝突事故の結果、

グアム・ベア号は右湾の航路上で沈没し付近の通航を妨げた。グアム・ベア号の船主は、同年二月二十八日、陸軍工兵隊に対して船骸の委付を通告し、これを受けてグアムに在る米国海軍船舶修理機関が船骸の撤去作業を完了させた。この撤去費用につき合衆国政府から償還請求があり、これに対し船主 (PFE) は、(イ) 事故が故意又は過失に起因しなかったこと (ロ) 船骸の撤去が陸軍工兵隊でない者によって遂行されたこと、を理由に、船主責任制限法に基づく責任制限を申立てた。

右の事案について、カリフォルニア北地区連邦地方裁判所 (Beeks 判事) は、まず、本件の衝突沈没事故が双方船舶の共同過失を原因とするから、両船主は船骸の撤去費用に対して連帯責任 (jointly and severally) を負わねばならないとした後、責任制限の争点に触れ、これを先例のない問題 (a matter of first impression) と指摘した上で、「船骸を注意深く撤去すべき制定法〔河川港湾法第四〇九条〕による義務は、船舶所有者に対して直接課せられた命令的義務 (mandatory obligation) であり、そうした撤去義務を懈怠することは船主責任制限法第一八三条の船舶所有者の *Privity and knowledge* に相当する」と述べて、合衆国政府の船骸撤去費用債権に対する責任制限を否定した。<sup>(7)</sup>

かくしてここに、船舶が船長その他の乗組員の過失によって沈没し海上航行を妨害したる場合に、船舶所有者は船骸を撤去すべき制定法上の義務 (statutory obligation) を免れえず、船舶所有者がそうした個人的な義務に違背したるときは、船主責任制限法の下で、船主自身の故意又は過失 (*Privity or knowledge*) を構成することになるが故に、難破物の除去費用に関する責任制限の権利は喪失することになるといふ、一つの法解釈が打ち出された。そして、一九六七年度の連邦最高裁判決 (Wyandotte 判決) も、正にそうした論理を確立した判例として位置づけられることなのである。

以上のような、オハイオ及びカリフォルニアの連邦地裁判決に続いては、一九七二年の *In re Chinese Maritime Trust, Ltd.* (The S.S. Sian Yung) 事件<sup>(8)</sup>において、ニューヨーク南部地区連邦地方裁判所及び控訴審たる第二巡回区連

邦控訴裁判所が、やはり先例のない訴訟問題として、船骸撤去責任と船主責任制限法の適用問題と取り組み、オハイオ、カリフォルニアの二裁判所により形成された論理を更にまた一步押し進めることになる。先ずは、Chinese Maritime Trust の事実から紹介することにしよう。

一九七〇年十二月六日パナマ運河を強制水先により航行中の汽船 Sian Yung 号 (Chinese Maritime Trust Ltd. の所有船) が Gaillard Cut 付近にて堤防に衝突したのち沈没し、同運河の交通を妨害した(判決には本件沈没事故の主因について言及がない)。その後、一九七二年一月二十九日、沈没船はパナマ運河管理会社(米国有会社)の手で引揚げられ、その撤去費用約二〇〇万ドルが、河川港湾法と同趣旨の定めをなすパナマ運河規則(35 C. F. R. §117.5)<sup>(6)</sup>により沈没船の所有者に対して償還請求された(なお本件については、他に Sian Yung 号の積荷の所有者から約一六〇万ドルの損害賠償請求が提出されている)。これに対して、船主が、一八五一年船主責任制限法及び連邦民事訴訟規則へ海事事務補充規則 F 条に基づいて責任制限の手續を開始し、一方、パナマ運河会社は、船骸撤去費用の請求については責任制限訴訟の外で訴えうるよう求める申立を行なった。

以上に対し、ニュー・ヨーク南地区連邦地方裁判所 (Motley 判事) は、この先例のない責任制限の問題について、「船舶所有者は、損害が彼自身の故意又は過失 (privity or knowledge) なくして発生した場合にのみ責任の制限ができる。連邦規則法典三五番一一七条五項に基づく船骸撤去費用に関する責任は、同規則の下で船舶所有者が船骸の撤去又は運河会社に対する撤去費用の償還を義務づけられていることより生ずるものである。右の義務は、本船がパナマ運河上において航行を妨害したる事実を認識したるときに船舶所有者の “privity or knowledge” となる。したがって、右規則第一一七条に基づいて運河会社が船骸を撤去するに際し支弁した費用に関する責任は、船主の privity or knowledge を構成し、故に、法律問題として、責任制限の対象とならない」と判示した。そして、右の結論を得るに当り、

Motley 裁判官が依拠したのが、河川港湾法第一五条の下で撤去費用に関する責任制限を否定した *In re Pacific Far East Line* の理論であり、また、そうした帰結は、一つには船主責任制限法又は河川港湾法に難破物除去費用が制限されるとする規定がないことによって支持されうるほか、さらには河川港湾法の効力を拡大し、逆に船主責任制限法の適用範囲を縮小する近時の判例の趨勢とも調和し、かつまた英国の裁判所の考え方も一致する、とするのが同裁判官の考え方であった。<sup>(10)</sup>そして、こうしたニューヨーク地裁の判決は、一九七三年の連邦第二巡回区控訴裁判所の判決によって実質的に確認されるのである。すなわち、第二巡回区 (Mansfield 裁判官) は、Wyandotte 判決の意見を書いた Fortas 裁判官の見解に<sup>(11)</sup>確認を求めながら、総て船舶所有者は、沈没事故が彼の過失によるか否かに拘らず、河川港湾法及び連邦の規則 (「パナマ運河規則」) に従い速かに沈没船等航行障害物を撤去すべき義務を負っており、故に船舶所有者は、そうした撤去義務の懈怠並びにそのために運河会社が負担したる撤去費用に対しては船主責任制限法にいう “without privity or knowledge” を主張することはできず、然く解さねば船舶所有者をして可航水域上において航行を妨害する船舶を速やかに排除せしめる強力なパブリックポリシーが侵害されることになる」と説明して、船主による責任制限の主張を却下したのである。<sup>(12)</sup>

なお、Chinese Maritime Trust 事件と類似の情況 (「パナマ運河内での沈没事故と同運河について効力のある特別の撤去規則との関係」) の下で起った一九七八年の連邦地方裁判所パナマ運河地帯地区判決 *Panama Canal Co. v. Campania Nacional de Navegacion* 事件は、<sup>(13)</sup> Chinese Maritime Trust 事件を先例評価し、船主は運河上で航行障害を惹起した船舶の撤去義務を認識していたとして、やはり船主責任制限法の適用を否定している。

(四) 河川港湾法第一四条違反と責任制限  
 ところで、Wyandotte 判決以後、第二巡回区による *In re Chinese Maritime Trust* に至る一連の判決によって、

次第にその準則の明確化と再公式化が行なわれていく河川港湾法に基づく船舶所有者の船骸撤去責任と船主責任制限法による責任の制限との相互関係に関する米国の法理は、さらに一九七〇年代の後半になると、新たに、第七巡回区及び第六巡回区、それに第八巡回区などの各連邦控訴裁判所においても検討され、一層幅広い範囲で米国裁判所の考え方が表明されることになる。しかもここでは、それまでの判例が、専ら Wreck Act すなわち河川港湾法の第一五条 (33 U.S.C. §409) との関連で船舶所有者の船骸撤去費用等に対する責任と責任制限の問題という形で論じられてきたのに対し、新たに、Wreck Act に非ずる河川港湾法第一四条 (33 U.S.C. §408) との関連で、合衆国が建設したダム施設など公共の構築物に加えた損害の賠償責任に対する船主責任制限の可否という新たな局面で議論が展開されることになる。

一八九九年河川港湾法の第一四条は、「合衆国が、可航水域の保全、改良又は潮流の阻止のために建設した護岸・仕切・突堤・溝・沖積堤・埠頭・棧橋その他の構築物……を、占有し、使用し、建物を建て、又は改造し、外観を損ね、破壊し、移動させ、船舶を係留することにより妨害し、若しくはどの様な方法であれその有用性を損なうことは、すべて違法である。……」<sup>(14)</sup>と規定する。河川港湾法の第一五条が、沈没船の所有者に対して沈没船の撤去義務を負わせるにつき過失の存在を要件とするのに対し、第一四条の場合は、そこに過失を要件としていないから、船舶所有者が過失の如何に拘らず公共の港湾・河川施設に対する侵害について厳格なる責任を負うべきことを定めている点に留意する必要がある。

さて、河川港湾法第一四条をめぐって展開される七〇年代後半期の紛争は、一九七五年の第七巡回区判決 *United States, v. Ohio Valley Co. Inc.*<sup>(15)</sup> から始まる。本件の事実は次の通りである。

一九七〇年一月二八日、オハイオ河の第四七番水門（合衆国が可航水域の保全改良のために構築したものでインディア

ナ州エバンズビルの近くに所在する)に、船二隻を曳航して航行中の発動機船フィッツジェラルド号が衝突し、これを大破させた。事故発生後、合衆国陸軍工兵隊が直ちに修復作業に取り掛り、破損した水門を取り除き、予備の仮水門を設置する一方、破損した水門をケンタッキー州ルイズビルの修理工場まで運搬し、数カ月後に修復して、一九七一年六月一日元の第四七番水門にこれを据え付けた。右に関連して、合衆国政府は、(イ)船主及びフィッツジェラルド号の過失、(ロ)河川港灣法第一四条(四〇八条)、第一六条(四二二条)の法規違反、を理由に、八万余ドルの損害賠償を請求した。第一審(インディアナ南区連邦地方裁判所)は、船主側の過失を認定し、七〇、三五八・九〇ドルの賠償金、並びに河川港灣法第一六条違反の罰金五〇〇ドルを支払うよう命ずる判決を下した。そこで船主は、事実審における過失の事実認定を争うとともに、船主責任制限法第一八三条(a)項に基づき船価による責任制限を求めて連邦第七巡回区控訴裁判所に対して控訴手続をとった。

第七巡回区の Robert A. Sprecher 裁判官は、まず、控訴人側(船主)の第一の主張に対しては、合衆国が河川港灣法第一四条(第四〇八条)並びに第一六条(第四二二条)に基づいて提起した訴訟の場合に過失のあることの証明は条件とされず、第一四条違反があれば責任を免れないことが判例上確立されているとして、審理を、専ら一八五一年船主責任制限法の適用問題に絞って展開している。

Sprecher 判事は、船主責任制限法第一八三条(a)項が河川港灣法第一四条及び第一六条の規定に基づき合衆国から提起された請求について適用されるかどうかの問題は直接に解明されていないとしながらも、沈没船の撤去に関する船主責任を取扱った先例に照して判断できないことはないとして、一つに Wyandotte 判決の一章節(本稿八二頁参照)を引用する。そして、右最高裁判決の脚註一七(本稿八三頁参照)との関係で、仮に Wyandotte 判決が難破物責任に関する責任制限問題を留保しているとしても、河川港灣法(=難破物法)との関連で船主責任制限法(一八三条(a)項)に

よる責任制限を否定した先例は他にもないわけではないとして、初期の判例である Snug Harbor (1931) (本稿七四頁参照)、並びに Wyandotte 判決以後の一連の新判例 (In re Chinese Maritime Trust (1972) case, In re Harbor Towing Corp. (1972) case, In re Pacific Far East Line (1970) case.) を掲げ、そうした一連の裁判例によれば、およそ国が河川港湾法の規定に基づいて提起した請求に関しては一八五一年船主責任制限法の適用を否定するのが裁判所の考え方の傾向であるとする。

しかし、第七巡回区が河川港湾法に対する船主責任制限法の適用を否定する理由は、第一に、船主責任制限法は、国家の可航水域を保全し安全を確保すべく資金を供給するという河川港湾法の根本目的並びに合衆国が建設した構築物を保全するという同法第一四条の目的と調和せず、かつ、二つの制定法の間には矛盾が生ずる場合には制定法規解釈の規範及び Wyandotte 判決において宣告された政策的理由によって河川港湾法の方が優越すること、第二に、船主責任制限法第一八三条(a)項は船舶所有者に故意又は過失なきことを要件としており、故に同法の引き金は過失の認識 (an awareness of negligence) であるのに対し、河川港湾法第一四条、第一六条の場合には過失に重要な意味がないから、船主責任制限法はそうした「厳格責任」を定めた制定法規には適用されないこと、第三に、被告の保険者は国の請求金額を十分にカバーできるだけの金額を支払うことを合意していたこと、をあげる。

ところで、以上の第七巡回区の Ohio Valley 事件<sup>(16)</sup>に続いては、一九七七年、第六巡回区連邦控訴裁判所がほぼ同趣旨の判決を出す。Hines, Inc., v. United States 事件<sup>(16)</sup>である。

本件では、原告・控訴人 (Hines Inc.) の所有する曳船が舢三隻を引いて満潮時のオハイオ河を下降し、連邦政府の新事業計画により新しく構築された水門を通過しようとした際、曳船が水門からの強い水流に押し流されて舢と切り離された。そのため、舢の二隻 (ガソリンを積載していた) がダム及び水門に激突し災上したのも沈没した。この事故

の結果、ダム・水門に物的損害が生じたほか、曳船に乗船していた水先人が死亡、他に船員多数が負傷した。右につき、国が沈没した艇の撤去費用と損壊したダム・水門の補修費(二二〇万ドル)を償還請求したところ、原告は責任制限手続に訴えて船価による責任制限を申し立てた。以上に対して、連邦第六巡回区控訴裁判所 (Edwards, Jr. 判事) は、河川港湾法第一四条において課せられる厳格責任の基準は合衆国によって建設された改良施設を補修・維持するための資金を供給するという同条の目的と調和するから、船主責任制限法をこれに適用することはそうした法律の目的に相反することになるとし、ベネディクトの註釈書 (Benedict on Admiralty) や最新の判決例 (In re Chinese Maritime Trust case, Ohio Valley case) を引用しながら、他の巡回区裁判所がいずれも船主責任制限法の適用を否定して過失ある船舶所有者に第一五条に基づいた船骸撤去費用につき人的責任を負わせる旨の判決を下しているから、第一四条に関して、同様に、合衆国政府から提起された請求について責任制限を適用することはできないと判示する。そしてさらに第六巡回区は、Ohio Valley における第七巡回区の解釈と同じく、河川港湾法第一四条は船舶所有者に対して責任を課する規定であり船主責任制限法に衝突するものであるが、二制定法が相対立し立法の経緯に照してもいずれの法律が優先するか不明な場合には法の一般解釈原理に則して後年に成立した法律が前の法律を修正することになるとする。以上、いわゆる難破物法 (Wreck Act) 以外の河川港湾法の規定との関係で合衆国の公共構築物に加えた損害の賠償責任及び船骸撤去費用について責任制限の適用を否定していく、二つの連邦控訴裁判所の判決を総括すれば、第七巡回区の Ohio Valley 判決は、In re Chinese Maritime Trust 事件に一部を依拠しているものの、その判決の根拠は、第二巡回区の理由 (つまり、制定法が船主に対して命令的義務を課しているという理由) に拠らず、河川港湾法第一四条が無過失責任規定であることを主な理由とするものである。しかし、第七巡回区によるこの厳格責任法規の論理は、次に検討するように極めて批判が多い考え方である。次に、第六巡回区の Hiness 判決は、そうした第七巡回区の厳格

責任法規の論理を引用し同意はするものの、特にそれ以上の理論分析は行なっておらず、むしろ単純な制定法規の一般解釈原理によって同一の結論を導いた判決であるといえる。かかる第六巡回区の論理は、最近の第五巡回区判決 (University of Texas Medical Branch 事件) などによっても評価を受けている。

(イ) 小括

かくして、一九七〇年代に示されたカリフォルニア連邦地方裁判所及び第二巡回区連邦控訴裁判所（及び原審たるニューヨーク連邦地方裁判所）の判決の結果、沈没船の所有者は、河川港湾法第一五条の下で船骸の撤去義務を負うべきことが確認されると同時に、一度船骸が海上航行の妨害となりたる事実を認識したる以上は、船主責任制限法にいう船主自身の“privity or knowledge”が構成されて、船骸撤去費用に対して責任の制限を主張することはできないという法則が確立されることになった。そして特に、In re Chinese Maritime Trust 判決は、それが依拠したカリフォルニア連邦地裁判決 (In re Far East Pacific Lines case) の場合が、Wyandotte 事件と同様に過失のある沈没船所有者 (negligent owner) が合衆国政府の難破物除去費用請求につき責任制限を主張したこと<sup>17)</sup>に対し、いわば正義衡平 (equities) の理念に立って責任制限を否定し過失船主に対して人的責任を負うべき旨を判決したものであったのに対し、ニューヨーク連邦地方裁判所及び第二巡回連邦控訴裁判所は、ともに沈没事故が船舶所有者の過失に起因するものか否かを問題とせずに、船舶所有者の難破物責任論を展開し、かつまた船主責任制限法との関係を理論づけているために、同判決には、責任制限の問題のみならず、その前提問題である難破物責任の法律構成の点をも含めて、多に検討を要する問題がある。

また、こうした兎角問題のある In re Chinese Maritime Trust 判決の論理を厳格責任規定である河川港湾法第一四条との関連で発展させた第七巡回区及び第六巡回区の判決によれば、およそ船主責任制限法は厳格責任立法とは両

立できないという結果を導くことになって、船主責任制限法はいかなる場合でもその効力を発揮できないことになるから、これまた別の問題が投げかけられることになる。

そこで以下では、Wyandotte 事件以後現在までの十数年の間に発展されたアメリカの難破物責任に関する判例法について、その問題点を整理しておくことにする。

(a) 船骸撤去責任 可航水域における 沈没船骸の所有者の除去責任について、*In re Chinese Maritime Trust* の第二巡回区連邦控訴裁判所（また、*In re Pacific Far East Lines* のカリフォルニア連邦地方裁判所も同様である）は、彼の *Wyandotte* における連邦最高裁の裁判官全員一致意見が、河川港湾法第一五条の第三文（沈没船の撤去義務について規定する部分）をもって、同条は単に過失のある沈没船の所有者だけを規律した規定ではなく、船舶が偶発的ないしはその他の原因によって（*accidentally or otherwise*）可航水域上で沈没したる場合に広く適用されうる規定であって、国家を沈没船の撤去という責任から保護せんことを図る規定であるとした陳述部分（389 U.S. at 206～207）を指摘しながら、沈没船を撤去すべき義務は船舶所有者の過失の有無いかに拘らずすべての船舶所有者に対して課せられるべき義務であると判示した。

したがって、こうした第二巡回区の論理によれば、たとい沈没事故について過失のない善意無過失の船舶所有者（*innocent owner*）であっても船骸の撤去義務を負うか、ないしは合衆国政府に対する撤去費用の償還義務を負わねばならないということになるから（無過失の船主は、彼が船骸撤去のため合理的に支出した費用を沈没事故について過失ある相手船舶主から償還を受けうることもあるにすぎない）、それが果して、河川港湾法第一五条の法意、または *Wyandotte* の連邦最高裁判決の論理と矛盾なきものかどうか些かの疑問が生ずる。

河川港湾法第一五条は、可航水域において船舶が故意又は不注意に（*voluntarily or carelessly*）よって沈没することを

違法とし(第一文)、すべての船舶所有者は沈没が偶発的であると否とを問わず (accidentally or otherwise) 速やかに沈没船に対して標識・灯火を付設すべき義務を負い、また沈没船の所有者は速やかに沈没船骸の撤去に着手しかつ慎重に遂行すべき義務があり、その義務の履行懈怠は合衆国に対して当該沈没船骸を委付したるものと看做される(第二文、第三文) 旨を規定する。しかして、沈没船を撤去すべき所有者の義務(第三文) については、それが沈没船所有者に対して絶対的義務を規定したのではなく、それは、あくまで自ら船骸の撤去を履行するか、あるいは合衆国の機関によって撤去されるべく国に対して船骸を委付するか、という択一のかたちで積極的な義務を規定したものである(本稿(一九二〇頁参照)。そして、沈没船骸が委付されたる場合について、河川港湾法第十九条は、合衆国が、船骸撤去権限を有するほか、その撤去費用について沈没船に対する対物的 (in rem) な償還請求権を有する旨を規定する。

ところで、右河川港湾法第一五条(及び第十九条)については、船骸の撤去を代執行した合衆国政府の法的救済が船骸に対する対物請求に限定される趣意、つまり合衆国は船骸撤去費用につき船骸所有者に対して対人 (in personam) 請求をなしえないのかどうか法文上に明確でないため、果して誰が沈没船撤去費用の最終的負担者であるのかをめぐって解釈上混乱が生じてきた。一九六七年の連邦最高裁判決 Wyandotte は、沈没につき故意又は過失ある所有者につき船舶委付権を否認し、撤去費用に対して人的責任を負うべき旨の準則を樹立するが、しかし同判決は、沈没事故が専ら偶発的事由によって惹起され沈没船の所有者に過失がない場合における船舶所有者の責任論並びに委付権の問題については審理しておらず、一般にこの問題は未決定のまま残されているものと解されている(なお、学説の中には、<sup>(18)</sup> 一歩進めて連邦最高裁は善意無過失の船舶所有者に対して積極的に委付権を肯定していると推断する見解も少なくない)。換言すれば、Wyandotte 判決は、沈没船所有者の責任論の根拠をフォート (Fault) の存在におき、合衆国の可航水域上で誤って(又は任意に)船舶を沈没せしめた者に対する合衆国の対人訴権を是認したところにその判例の主たる意義が

あるのであり、また、Wyandotte 判決以後に現われる連邦下級審判決も、過失なき沈没船の所有者は委付権によって船骸撤去費用の償還責任を免れうるという考え方を明らかにし（本稿四(3)(ロ)参照）、さらに、河川港湾法第一五条に關しても、沈没につきフォートのある所有者のみが違法となると解され、伝統的な判例学説も、無過失の船舶所有者は船骸の委付による対物責任を負えばよいと解釈してきているのである（本稿(一)の三(3)参照）。

以上に照せば、第二巡回区判決は、これまでの確定した判例を先例として尊重した判決ではなく、また河川港湾法を不当に適用した判決であるとの批判を免れないことになる。<sup>(19)</sup>

なお、その後における一九七〇年代から八〇年代の現在に至るアメリカの難破物撤去責任法の進展を要約するならば、一九七七年の University of Texas Medical Branch 事件を筆頭とした第五巡回区連邦控訴裁判所による一連の判決によって形成される米国の判例法理は、船舶の沈没につき過失なき船舶所有者は、合衆国に対する船骸委付権の選執行使により船骸撤去費用に關する責任を免除されるほか、船骸を原因として第三者に加えた一切の損害に対しても賠償責任がないものとされている。そして他方、沈没事故の発生につき過失がありかつ船骸の撤去を懈怠した沈没船所有者、ないし沈没事故につき過失が有ると否とに拘らず船骸に対する設標の懈怠に過失のある沈没船所有者は、そのことによって第三者が蒙りたる損害に対して賠償責任を負うべきものとされている（ただし、過失ある船骸所有者は、損害に寄与したる共同不法行為者に対して損失についての分担を請求することができる）。詳細は、本稿四(3)(ロ)を参照。

(b) 船主責任制限法の privity or knowledge 概念 米国の一八五一年船主責任制限法は、船舶所有者が、自身にいわゆる故意又は過失 (privity or knowledge) がなく、航海に關して発生する滅失、損害又は沈没等に關する債權について、船舶及びその航海に係る運送貨につき有する利益をもってその責任を制限できるものとする。すなわち、船舶所有者が制定法により享受できる責任制限の権利は、損害発生につき船舶所有者に privity or knowledge なき限り

とを条件として認められるものであり、したがって、この「without privity or knowledge」要件こそ、船舶所有者の責任制限権の成否を左右するものとして、一九世紀末葉以来、間断なく船舶所有者と請求権者との間で激しい解釈の攻防が繰り返され、米国の裁判所はこの不明確でフレキシブルな法律概念の解釈に苦悩を強いられているのである。<sup>(20)</sup> ところで、米国の船舶責任制限法にいう“privity or knowledge”の概念については、初期の責任制限法事件の一つである Lord v. Goodale [The Venturer] (1877) 事件<sup>(21)</sup>において米国の裁判所の基本的な解釈原理が打ち立てられ、これを下絵にその後約一世紀にわたるアメリカ法の発達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 participated) 過失又は懈怠行為の意味であり、また、「knowledge」とは、船主が予見した損失について、またはそ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、ないしは損失が発生せしめられるであろう事態についての、船主自身の個人的な認識 (personal cognizance) ないし認識の方法手段 (means of knowledge) をいうものと解釈されている。<sup>(22)</sup>

したがって、船舶責任制限法上、船舶所有者の責任制限の利益が否定されるのは、船主自身の直接的な過失行為についてであり、損害の発生に関わった船長・士官その他の乗組員などの過失ないし懈怠は、それについて船舶所有者が個人的に関知ないし関与せざるかぎり、船主の責任制限権に影響を与えるものではない。<sup>(23)</sup> この点は、そもそも船主責任の制限を図る船舶責任制限法の目的が、彼の一般海法並びにコモン・ローに共通した基礎的観念である、いわゆる「上級者責任」ないし「使用者責任」(respondent superior) の法則、または「代位責任」(vicarious liability) の法則を排除・制限し、海上企業者たる船舶所有者を保護せんとするところにあることに思い至れば、<sup>(24)</sup> 所詮、船舶責任制限法にいう privity or knowledge とは船舶所有者自身の過失又は認識を意味するもので、被用者たる船員や代理人の過失とは一線を画されるべきものであることはすなわち当然の理である。しかしてここに、船主自身の privity or knowl-

edge という場合に、いわゆる法人船主 (corporate shipowner) のそれは、その業務運営部門の全般ないし一部分について法人から一般的業務執行権限又は一般的監督権限 (general management or superintendent) を授与されている者を基準に構成されるものであることは、よく知られるところである。<sup>(25)</sup>

このように、米国籍船主責任制限法にいう *privity or knowledge* が、事故又は損害の発生との関係で船舶所有者自身に *privity or knowledge* なきことを要件とされるものであれば、船主責任制限法の *privity or knowledge* に関する問題は、一つには、船舶の事故の原因 (cause of causality) を、二つには、そうした事故ないし損害発生の原因に対する船舶所有者の個人的な関与の如何を照合することによって決定されることになる。<sup>(26)</sup> 少なくとも、これが船主責任制限法についての一般的・伝統的な解釈である。

しかるに *In re Chinese Maritime Trust* 判決及び *In re Pacific Far East Line* 判決は、船主責任制限法の “*privity or knowledge*” の要件構成をそうした論法を用いてなさず、沈没船所有者は、難破物法により船骸の撤去又は設標を直接にかつ他人に転嫁できないものとして義務づけられるが故に、船舶事故の発生以後、船骸が航行を妨害する事実を認識すること、或いは船骸の撤去ないし設標を拒絶ないし懈怠することが、法律問題として船主責任制限法における船主自身の *privity or knowledge* を構成することになるとするから、この論理によれば、船舶の座礁・沈没を惹起した事故について船舶所有者自身にまったく過失がないという場合や、あるいは、事故が専ら船長・海員等の使用人又は代理人の故意・過失によって発生したという場合であっても、いわば事故発生後の事実推定 (after-the-loss presumption of fact) の論理によって船主自身の *privity or knowledge* が構成されてしまうことになる。<sup>(27)</sup> したがってそこには、事故ないし損害の原因並びにこれに対する船舶所有者の個人的な関与 (船長・海員等の使用人の関与とは峻別されたもの) について特に考慮の必要がないことになるから、第二巡回区 (並びに原審のニューヨーク連邦地

域)及びカリフォルニア連邦地方裁判所の論理は、米国の裁判所が約一世紀に及ぶ歴史の中で確立してきた船主責任制限法の *privity or knowledge* に関する伝統的な解釈原理に矛盾し、これに混乱を生じさせることになる。<sup>(28)</sup> 加えて、第二巡回区によって暗示されたもう一つの航行障害物排除なるパブリック・ポリシー論つまり合衆国の可航水域における船骸等の撤去を命じ、もって海上航路の安全を確保しようとする河川港湾法のポリシーが米国海運の保護奨励という船主責任制限法のポリシーに優越するという論理によれば、そうした *privity or knowledge* の法律構成について云々するまでもなく、責任制限の権利はやはり否定されることにもなる。<sup>(29)</sup> いずれにしても、*In re Chinese Maritime Trust* の論理によれば、実際に、船舶所有者が船骸撤去費用に関して責任制限の恩恵に与りうるという可能性はほとんどなくなるということだけは確かである。

(c) 河川港湾法第一四条(厳格責任)と責任制限 一九七〇年代後半に現われた連邦控訴裁判所の第七巡回区及び第六巡回区による判決は、それまで沈没船を対象とした難破物法(*Wreck Act*)の範疇で理論構築されてきた船舶所有者の船骸撤去責任と責任制限の問題を、新たに、河川港湾法第一四条—合衆国により建設された護岸・突堤ダム・水門など河川・港湾の公共構築物の使用・変更・損壊等を禁止する規定—において展開し、特に *Ohio Valley* 事件の第七巡回区によれば、同規定の厳格責任性が強調されて、船主責任制限法はそうした厳格責任法規には適用されない旨が判決された。ここに、*Sprecher* 判事による第七巡回区の件の一節を直接引用すれば、「河川港湾法の第一四条及び第一六条の目的は、合衆国が建設した治水施設の保守・取替のための財源を提供することにある。かかる目的は絶対責任の基準によって実現されうるのである。それ故、船主責任制限法第一八三条(a)の責任制限規定を河川港湾法第一四条の絶対責任規定に対して適用することは、船舶を「任意又は不注意に」沈没せしめることに関して定める同法第一五条に対して同時にそれらの規定を適用できないのと同様に、まったく矛盾したことである。さらに、船主責任制

限法第一八三条(a)は *privity or knowledge* のないことを定めている。その法文の意味は、船主が事故を惹起した自己の船舶における過失について知らないことをいうのである。責任制限法第一八三条(a)の責任制限の引き金は過失の認識と結合されており、一方、河川港湾法第一四条・一六条に基づく訴には過失は重要な関係がないから、責任制限法の規定はそれら河川港湾法の規定に対しては適用され<sup>(30)</sup>ない。とする。

要するに、第七巡回区の論理は、過失の認定が関係ない無過失責任法規に対しては船主責任制限法は適用されないとするものであり、換言すれば、船主は過失の事実認定に依存する請求についてのみ責任制限ができるとする論理である。In re Chinese Maritime Trust の第二巡回区判決にも存在しない新しい論理であるが、しかし、この厳格責任法規理論なるものについては、やはり米国の学説及び判例から厳しい批判が浴びせられる。すなわち、一八五一年船主責任制限法は、それ自体にいくつかの適用除外(ないし適用上の制限)を明定するものの(例えば、船員の給料債権・人の死傷債権・油濁・責任保険者など)、その第一八三条(a)は、事故等につき船主自身に故意・過失のあることが証明されない限り責任制限は妨げられることがないと規定しており、その法文の何処にも「厳格責任法規」を除外する旨の字句はないし、第一船主責任制限法が制定された時代においては厳格責任の制定法などはおよそ知らざる存在であったから、連邦議会が同法にそのような適用例外を認める意思があったと解することはできない、とする批判である。<sup>(31)</sup>

以上に小括したように、Wyandotte 判決以後、一九七〇年代に、連邦下位裁判所によって発展せられた沈没船所有者の難破物責任(責任制限)に関する法理は、従来、米国の裁判所が河川港湾法ないし船主責任制限法に関して形成・発展させてきた伝統的な法原則といくつかの点で衝突する問題を含むものであったため、それをいかに理論的に整合させるべきものが問題になっていた。特に、In re Chinese Maritime Trust において第二巡回区が打ち立てた独特の *privity or knowledge* 理論による船主責任制限法の適用排除のロジックは、例えば、本船の事故が全く偶発的事由

による場合や本船が相手船の一方的な過失によって沈没せしめられるという場面において、その論理の整合性に破綻が生ずることになる。すなわち、このような場合には、一方で沈没につき善意無過失の船骸の所有者 (non-negligent owner) は、第二巡回区のいう特異な privity or knowledge 理論により、彼の制定法上の船骸撤去・設標義務違反が責任制限の請求を阻む結果、船骸撤去費用について人的償還責任があるとされるのに対し、沈没事故について過失のある相手船船主 (negligent non-owner) の方は、もともと船骸撤去義務を負わないともいえるほか (つまり、河川港湾法第一五条は船、船所有者についてその航行障害的な沈没を違法としかつ船骸の撤去義務を課するものであるからである)、私人たる無過失の沈没船所有者からなされた船骸撤去費用等の負担部分求償に対しては、船主責任制限法に基づく責任制限を主張することができる<sup>(32)</sup> (つまり、船骸の所有者でない者は、船主が負うべき法定の船骸撤去義務に関して当然に privity or knowledge を問われることはないからである。ただし、具体的に船主責任制限法が適用されるか否かは、問題の過失がいわゆる privity or knowledge に当るか否かにより決定されることはいうまでもない)、というように、甚だパラドクシカルな結果を招来することになるからである。

もっとも、こうした矛盾した判例の論理は、その後、一九七七年の第五巡回区による *University of Texas Medical Branch* 判決によって軌道修正が図られ、沈没事故につき過失のある非所有者 (negligent non-owner) は、過失ある船骸所有者の場合と同様、難破物法上の船骸撤去義務があり、撤去等の費用につき合衆国政府に対しては無制限の人的責任を負うべきものとされることになる (本稿四(4)③(イ)を参照)。

(1) 296 F. Supp. 1356 (S.D. Ohio, 1968).

(2) *Ray, After Wyandotte*, op. cit., at 67. なお、*Lucian Y. Ray* 氏は、この事件の原告側訴訟代理人であった。同氏はまた、*Wyandotte* 事件の原告側訴訟代理人でもあった。

- (3) オハイオ南地区連邦地裁の Hogan 判事は、次のようにいう。「最近に至って、合衆国政府が難破物の除去を遂行した場合には、過失ある船舶所有者—少なくとも沈没が船舶所有者(乗組員と区別をしたものか?)の過失による場合—から人的賠償を受けることができるのである。…… Wyandotte 判決は未成熟で vintage-wise な判決であるから、河川港湾法第四〇九条(第一五条)の「除去」の規定部分に基づく人的責任が制限されるものか否かについては判例法がないとしても何ら不思議ではない。もし難破物除去責任が「船長又は海員」の過失を区別して「船舶所有者」の過失を要件とするというのであればさして問題は無い。しかし、除去責任が「船長又は海員」の過失に係わるものであれば「責任制限能力(imitability)」の問題は極めて漠然とする。我々は、Wyandotte 判決がそうした基本的な問題を確定したものでどうかは全く明らかとしない」(at 1361)。
- (4) 船主責任制限法第一八三条による責任の制限は特定の航海に関して発生した事故に限定され、故に航海が終了した後に発生した事故については責任制限をなすことはできない。右法則は、船主責任制限法の一般的解釈として確立され、難破物責任との関係では Snug Harbor 事件によって確認を受けている(本稿四(2)参照)。
- (5) 合衆国政府が河川港湾法の規定に基づいてその出損した船骸除去費用の償還を請求するという場合には、その支払責任はいわゆる制定法による債務(statutory debt)としての責任であって、損害賠償責任ではないから、船主責任制限法第一八三条との関係では「any loss or damage」に該当せず、従って責任制限ができないとする論理は、当時の米国判例法でこれを明らかに展開した事例はなかったが、英国法の場合には、すでに一九五五年の The Stendale No. 1 v. Manchester Ship Canal Co. [1955] 2 Lloyd's Rep. 9 (H.L.) において英国控訴院並びに上院が確認するところであり、最近の英国控訴院判決 The Berwyn, [1977] 2 Lloyd's Rep. 99 (C.A.) においても確認されている。In re Midland Enterprises 事件の合衆国政府側も、その主張の中で英国の先例(The Stendale No. 1)をこつて指摘している。なお、英国法のこの点に関する法理については、原田一宏・前掲論文六〇頁以下が詳しい。また、重田・前掲「難破物責任に関する若干の考察」二二〇二三頁、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三〇—三二頁。
- (6) 314 F. Supp. 1339 (N.D. Cal. 1970), *aff'd per curiam*, 472 F. 2d 1382 (9th Cir. 1973).
- (7) 本判決は、原告が主張した第二の点に対しては、苟も国の代理機関が実際に船骸の撤去を遂行した以上、その費用は合衆国政府が負担したことになるのであり、不法に航行障害物を創造しかつ故意にその排除を拒絶する者が、そのような理由(=船骸が陸軍工兵隊でない機関により撤去されたこと)によって責任の制限を実現しようとすることは衡平に反する、と判令している。(314 F. Supp. at 1379).
- (8) 361 F. Supp. 1175 (S.D.N.Y. 1972), *aff'd*, 478 F. 2d 1357 (2d Cir. 1973), *cert. denied*, 414 U.S. 1143 (1974). なき Chinese Maritime Trust 事件と同日付の In re Scrantor Industries, Inc., 358 F. Supp. 7 事件をこつて、ニューヨーク南地区連邦地方裁判所(Motley 裁判官)は、合衆国政府が沈没船舶所有者に対し提起した船骸撤去費用請求について船主責任制限法の適用を否定している。

(9) タイトル番号三五の連邦規則法典一一七条五項は、パナマ運河において船舶が乗揚げ、難破し若しくは火災等を惹起し、航行を妨害したる場合に、運河管理局は、船舶の所有者又は代理人の承諾を俟たず、障害物を撤去し消火を行なう権限を有すること、及びそうした難破物の撤去等が必要となる事故又は状態について、パナマ運河会社に責任があると認められる場合のほか、撤去等に要した費用は船舶所有者が負担すべきこととを規定する。正文は次の通り（一部省略）。

§ 117.5 Control of wrecked, injured, or burning vessels. "When a vessel in Canal Zone waters goes aground, or is wrecked, or is so injured that it is liable to become an obstruction in such waters, or is on fire, the Canal authorities shall have the right to supervise and direct, or to take complete charge of and conduct all operations which may be necessary.....to clear the wreckage.....Unless the Panama Canal Company is subsequently found and determined to be responsible for accident or the conditions necessitating action by the Canal authorities, the necessary expenses incurred by the Canal in carrying out the provisions of this section shall be a proper charge against such vessel, her owners and/or her operators."

なお、第二巡回区は、35 C.F.R.S. § 117.5 と 33 U.S.C. § 409（河川港湾法第二五条）の相似点を引き出し、後者はパナマ運河には適用されないが、同様の公益的考慮がパナマ運河の場合にも適用されるとして、もし責任制限を肯定するということになれば、可航水路上の航行障害的な船舶を船主が敏速に撤去することを鼓舞せんとする強力な公益を挿折させることになるとする。

(10) Motley 裁判官は次のようにいう。「船主責任制限法の中に船骸撤去費用が制限されるか否かについて示唆するものは何もない。また、河川港湾法の成立経緯をみてもこの点について解答を与えてくれるものはない。しかし、最近の裁判所の判例の中に表明されている二つのポリシーは、当法廷の結論の方向を支持してくれる。（即ち）第一には、連邦最高裁判所が河川港湾法の立法目的の一つとして航行障害物を迅速に排除せしめることを解釈したことである。United States v. Republic Steel Corp.....Wandotie Transportation Co. v. United States.....第二には、船主責任制限法の拡張が不興であることである。Maryland Casualty Co. v. Cushing (1954)..... In re Barracuda Tanker Corp. [The Torry Canniyon] (1969).....。当法廷は、海運投資を奨励する議会の意図が航行障害物の除去費用の制限にまで拡大されるとは信じ難い。英国の裁判所においても、我々と同様の規定を有する船主責任制限法について船骸撤去費用の責任制限は同法の目的とするところでない旨が判決されている。Stondale No. 1 (1954).....」(361 F. Supp. at 11)」。なお、蛇足ではあるが、右に示した Motley 裁判官の判決理由のうち、英国の判例法に触れる部分に関連していえば、同国の船主責任制限法である商船法 (Merchant Shipping Act) は一九五八年に改正され、難破物除去債権として規定されることになった (Motley 裁判所はこうした英国立法の改正事情について何も指摘をしてない) ことに注意する必要がある。本稿 [一〇頁注 (12)] 参照。

(11) フォータス裁判官の意見は次の通り。「河川港湾法第一五条の最終条項にいう義務及び救済は、誤って沈没した船舶所有者だけについて規

定したのではない。それらの規定は、船舶が……偶発的に又はその他の原因によって (accidentally or otherwise) 可航水域で難破し沈没した場合にも適用される。……我々は、申立人が援用する法条は沈没船の撤去責任に関して合衆国を保護する規定であると確信するものである。……(傍点の部分は、「第二巡回区のマンズフィールド裁判官による」) 478 F. 2d at 1359.

(12) 478 F. 2d, op. cit., pp. 1360-1361. 最近『Journal of Maritime Law and Commerce』誌に発表された Jerome C. Scowcroft 論文は、本件の第二巡回区は、沈没船の所有者が可航水域から航行障害船舶を速やかに除去するよう鼓舞し刺激する意味で沈没船の所有者は合衆国が船骸撤去費用を回収すべく提起した訴においては必然的に *privity or knowledge* と看做されることになるということを陳述することによって、実際上はいわばパブリックポリシーを依拠とした判決であると説明している。Jerome C. Scowcroft, *Wreck Removal: An Overview and Recent Developments*, 16 *Journal of Maritime Law and Commerce* (July 1985), at 330 note 122. 米国の学説が一般に『Chinese Maritime Trust 判決を *privity or knowledge* 理論に依拠した判決であると認識しているのに対して注目される。

(13) 463 F. Supp. 330 (D.C. Canal Zone, 1978). 本件は次の通りである。原告が所有する内燃機船 Tairona 号がパナマ運河大西洋側入口で防波堤と衝突の後沈没し、運河の通行を一部妨害した。パナマ運河管理会社(米国有会社)は、タイトル三五番の連邦規則法典第一一七条五項に則って船主に対して沈没船の引揚を要請したところ、船主から同船を全損として保険者に委付する旨の通知があった。そこで運河管理会社は一、五二三、六一七・五〇ドルを支出して船骸を撤去し、その費用を原告に償還請求したところ、原告は一八五一年船主責任制限法第一八三条による責任制限を申し立てた。右に対し、パナマ運河地帯地裁(バルボア部)は、『In re Chinese Maritime Trust case』や新しい *University of Texas case* を考慮しながら、まず、パナマ運河規制法と船主責任制限法の二法規の関係について、前者は後者の例外として解すべきであるとしそれが、特別法は一般法に優先するという法則や二つの法律に矛盾ある場合には後年に成立した法律が優先適用されるという法則にも合致するとした。また責任制限問題については、先例に照して、『*privity or knowledge*』概念を検討した上で、本件の場合には、Tairona 号が水路で沈没し通行を妨害したる場合に船主が沈没船を撤去せねばならない事実を認識していなかったとはいえず、類似の状況のケースである *The Snug Harbor* 事件に照しても船主に *knowledge* があり、責任制限は認められない、と判示した。

(14) 河川港灣法第一四条 (33 U.S.C. § 408) の全文は次の通りである。『It shall not be lawful for any person or persons to take possession of or make use of for any purpose, or build upon, alter, deface, destroy, move, injure, obstruct by fastening nets thereis or otherwise, or in any manner whatever impair the usefulness of any sea wall, bulkhead, jetty, dike, levee, wharf, pier or other work built by The United States, or any pece of plant, floating or otherwise, used in the construction of such work under the control of the United States, in whole or in part, for the preservation and improvement of any of its navigable waters or to prevent floods, or as boundary marks, nor remove for ballast or other purposes any stone or other material composing such works: provided,…… Mar. 3, 1899, C. 425, Sec. 14, 30 Stat. 1152』

(15) 510 F. 2d 1184 (7th Cir. 1975).

(16) 551 F. 2d 717 (6th cir. 1977).

(17) 不法行為者はその違法な行為の結果に対して完全なる責任を負うべきが相当だとする考え方は、Wyandotte 判決及び *In re Far East Pacific Lines* 判決の中のそれぞれ次の一章節に表われている。「合衆国に対してそのような救済方法（河川港湾法第一五条に明記された救済方法・訴訟手続の外に立法者によって意図されたる救済方法―筆者註）を否定することは、不法行為者が彼の不法な行為の結果に対する責任を被害者に転嫁するということを認めることになるのであって、……我々の法理學上それは異常なことである。……我々は河川港湾法の完全な実効を確保する救済方法を政府に対して与えないものとする意図が議会にあるものとは信じられない。(389 U.S. at 204)。「違法にも障害物を創造ししかも故意にそれを除去しない者が、その後除去が工兵隊以外の政府の代理人によって遂行されたという理由で責任を制限できるとすることは非常に不公平なことである。(314 F. Supp. at 1349)」。

(18) 本稿「六一頁注(5)参照。最近新しく発表された論文で、同趣旨の解釈をするものとして、Rogillio, op. cit., at 138, 139, Ray, *After Wyandotte*, op. cit., at 66.

(19) 第二巡回区の難破物責任論に対しては、最近のコメントイターのほとんどが批判的意見を表明している。例えば、ロジリオ氏は次のようにいう。「Chinese Maritime Trust 事件における裁判所は、たとえ船舶所有者自身に過失がない場合でもはつきりと船骸撤去を公課税の一覧表から除外したのである。船主責任制限法に意図されたる受益者は、政府ではなく、堪航性のある船舶を提供するために相当の注意を尽くした慎重な船舶所有者である。Chinese Maritime Trust 事件は、船主責任制限法の“privity or knowledge”のテストを善意の所有者をして除去費用に対する責任を負わしめるために採用することによって、そうした立法の意図を邪魔するものである。このように、本判決は難破物除去の場面では船主責任制限法が適用できないことを証明する判決である。河川港湾法及び船主責任制限法は、いずれも過失ある船舶所有者と善意の所有者とを別個の取扱いをするという点で一致しているのである。Chinese Maritime Trust 事件は河川港湾法とも矛盾する。もっと合理的でしかも Wyandotte 判決とも矛盾しない思考方法は、過失ある船舶所有者のみが除去費用に関する責任から逃避できないものとして、privity or knowledge の混乱を除去すること、つまり、ひとたび沈没が過失又は故意によったことが確定されたならば船主責任制限法は適用されないとするところであろう。……」Rogillio, op. cit. at 141-142.

(20) アメリカの船主責任制限法の privity or knowledge について考察する邦語文献としては、能勢泰彦「アメリカ船主責任制限法における privity or knowledge」早稲田法学会誌三三卷（一九八一年）三〇五頁以下、落合誠一「船主責任制限と船主自身の故意又は過失」法学協会雑誌九二巻八号（一九七五年）一〇三八頁以下（運送責任の基礎理論所収三四一頁以下）、中筋義一・アメリカ船主責任制限法論（一九六一年）二五〇頁以下、重田晴生「船舶火災による積荷損害と海上運送人の責任」以下「船舶火災」として引用―海事産業研究所報一八八号

- (一九八二年)三九頁以下、がある。
- (21) 15 F. Cas. 884 (No.8,506) (D. Cal. 1877), *aff'd sub nom.* 102. U.S. 541 (1881). 重田・前掲「船舶火災」四一頁。
- (22) China Union Lines, Ltd. v. A.O. Anderson & Co., 364 2d 769 (5th Cir. 1966), *cert. denied*, 386 U.S. 933 (1967), Greater New Orleans Expressway Commission v. Claribel, 222 F. Supp. 521 (E.D.La., 1963), *aff'd*, 341 F.2d 956 (5th cir., 1965), *cert. denied*, 382 U.S. 974. Thebe, Statutory Limitations (Other than Harter and COGSA) of Carrier's Liability to Cargo-Limitation of Liability and Fire Statute, 45 Tulane Law Reviw. (1971) at 963, 3 Benedict on Admiralty, op. cit., § 41 (5-4) 能勢・前掲三〇九—三一一頁、重田・前掲「船舶火災」四一頁。
- (23) Gilmore & Black, op. cit., § 10-22 (pp. 879-880)。ただし、一九三五年及び一九三六年の法改正により、人の死亡・傷害 (loss of life or bodily injury) に関する請求については、航海船の船長、監督者又は管理者の航海開始時ないし開始以前における privity or knowledge を船舶所有者自身に帰せしめられるものとされている (46 U.S.C. § 183(e))。点を注意する必要がある。
- (24) 船主責任制限法の法原則について、米國海法の最高権威ギルモア・ブラックが説くところを紹介しておこう。「海上輸送業に伴う異常な危険及びひとたび船舶が錨を上げて航海の途に就いた場合に船舶所有者が自己の「使用人 (servant)」に対して単に名ばかりの支配しかできないが故に、船舶所有者は船舶が自己の有効な支配を受けなくなった時以後発生した事態に対して責任を免除ないし少なくとも制限することができるとされるべきである。反対に、船舶所有者が有効に支配ができたにもかかわらずそれをなさなかったがために生じたすべての損害に対しては責任を免れることができないものとすべきである。船主責任制限法は、「ハーター法 (Harter Act) や海上物品運送法 (COGSA) とは異なる言葉を用いるが、船舶所有者は堪航能力ある船舶を提供するについて「相当なる注意 (due diligence)」を尽くすならば、"privity or knowledge" 又は "design or neglect" の責を負わされることはない (at 877)」。「船主責任制限法は大規模な海上災害の結果について船舶所有者に一定の責任免除を認めようとするものである。……同法に意図されたる受益者は、自己が当然に負うべき義務は果たせるが、しかし自己が支配せざる情況によって、予見することもまたそれに対して自己防衛することもできない大災害の損害賠償請求に直面する、用心深い船主 (prudent shipowner) である (at 951)」。
- (25) 3 Benedict on Admiralty, op. cit., § 42(5-13~27), Volk & Cobbs, op cit., at 956, Thebe, op cit., at 967-968. 能勢・前掲三一五頁以下、落合・前掲書三四五頁、重田・前掲「船舶火災」四三—四九頁。
- (26) Bar-Lev, op. cit., pp. 673-674, Rogiilio, op. cit., at 141 note 55. 最近発表された Branimir Lukšić 教授 (ネーコスラビア スプリート大学教授) 論文と同様の見解がある。Branimir Lukšić, Limitation of Lowbility for the Raising and Removal of Ships and Wrecks: A Comparative Survey, 12 Journal of Maritime Law and Commerce (Oct. 1981) pp. 62-63.

(27) Bar-Lev, op. cit., at 680, Branimir Lukšić, op. cit., at 63.

(28) In re Chinese Maritime Trust における責任制限問題の処理（＝privity or knowledgeの解釈）つまり船骸撤去の拒否・懈怠をもって船主自身の故意・過失を構成する論理一に対して明確に反対意見を表明する学説としては、Joshua Bar-Lev, J. Clifford Roggilio, Branimir Lukšićなどを挙げうる。一方、Volk & Cobbs, Arthur J. Blank Jr., Frederic E. Cann などの論稿の場合には、必ずしも積極的な形で批判的見解が表明されていない。

因に、この第二巡回区判決を更に明解に批判する Bar-Lev 氏の判例評論の締め括り部分を紹介しておこう。「……一方、船骸撤去費用に対する船主の責任制限権を決定するのに、新しく定義づけられた“privity or knowledge”のテストを拠り所とすることは、裁判所をして船舶が偶発的事故の原因として沈没した場合であっても船主はその責任を制限することができなくすることになる。過失なき船主が合衆国の航海を妨害する船骸を撤去すべき義務を認識したるものと推定されることは、彼の責任制限の権利を妨げることになる。このことは、Wandotte 判決における最近の陳述を含めた従来のポリシー、つまり、伝統的に過失なき状況の下における撤去費用は“公租公課”(public charges)と看做してきたポリシーと根本的に乖離するものである。そのような船主責任制限法の実質的な損壊は米國海運投資との関連で重大な影響をもつものである。無過失の船主に最初に課せられた財政的な負担は最終的には米國の納税者によって負担されるべきものである。確立されたポリシーに対する重要な変更は、現在の法原則の新解釈によってなされるのではなく、むしろ連邦議会の行動によって実現せられるべきものと考える」。Bar-Lev, op. cit., pp. 681~682. なお、Scowcroft 氏は、In re Chinese Maritime Trust 判決について、同判決において第二巡回区が依拠とした論理は privity and knowledge であるとされているが、しかし、実際に同巡回区が依拠したのは、パブリックポリシーの論理なのであって、つまり、第二巡回区は、船骸の所有者が可航水域から障害的船舶を直ちに撤去するよう誘発する意味で、合衆国により船骸撤去費用が償還請求される訴においては必ず船骸所有者は privity or knowledge があつたものと看做されることになる」と陳述したのである、と分析す。Scowcroft, op. cit., at 330 note 122. また、同氏は、船骸の撤去・設標を懈怠する過失は、法律問題として (as a matter of law) ではなく、実際問題として (as a practical matter)、大抵の場合に船舶所有者の privity or knowledge を構成することになるであろうとする。Scowcroft, op. cit., at 331. なお、本稿前註(12)参照。

(29) Bar-Lev, op. cit., at 681

(30) 510 F. 2d (7th Cir. 1975) at 1188.

(31) Volk & Cobbs, op. cit., at 972, Cann, op. cit., pp. 582-584.

(32) Scowcroft, op. cit., p.332 note 129, Cann, op. cit., p.580 note 142.

② 過失なき沈没船所有者 (non-negligent owner) の場合—船骸委付権

一九六七年度の連邦最高裁判所判決 *Wyandotte Transportation Co. v. United States* は、船舶の沈没事故について故意又は過失のある者 (careless or negligent parties) はその船骸撤去費用につき沈没船を委付することにより人的責任を免れることができない旨を明らかにした判決である。したがって、船舶が災難ないし偶発的事故 (misfortune or accident) によって沈没するという場合については、右最高裁判決は、そうした偶発的沈没事故が河川港湾法第一五条の第一文との関係において違法とされてはいない (ただし、船骸に対する遅滞なき浮標等の設置・保守の義務について定める同条の第二文は、過失ある沈没のみならず、無過失の沈没の場合にも適用があるとされる) 旨を述べるとどまり、それ以上に、沈没事故について善意・無過失の船舶所有者が法律上いかなる責任を負うのか、或いは当該沈没船を委付する権利を有するのか、についてまで明確に陳述してはいない (詳細は、本稿〔五七頁、六一頁註(4) 参照)。しかしながら、*Wyandotte* 判決以後に現われる一連の連邦下級審判決は、そろって、沈没事故につき過失なき船舶の所有者は船骸の撤去か船骸の委付かの制定法上の義務があるも、合衆国政府が代弁した船骸の撤去費用及び船骸に起因する損害について全く責任がない旨を判示しているのである。すなわち、すでに前稿において概見した通り、*Wyandotte* 判決以降における米国判例法の展開は、一九七一年の連邦第五巡回区控訴裁判所判決 *In re Marine Leasing Services* 事件 (一九六五年に発生した近代最大級の暴風雨「ハリケーン・ベティ」により液体塩素を積載した艇がミシシッピー河に沈没した事件) を皮切り<sup>(1)</sup>、この数年後に現われる連邦第四巡回区控訴裁判所の *Lane v. United States* (1975) 事件 (陸軍工兵隊が浮標設置も撤去もなせずに五年間も放置していた船骸にヨットが衝突して全壊した事件) の二つの連邦控訴審判決によって、難破物法の下における無過失の沈没船所有者の船骸委付権は米国裁判所の認知を受けるところとなり (本稿〔五九—六〇頁参照)、その後も、引き続きこの判例法理はペンシルベニア、ミゾーリーの両連邦地方裁判所による *United States v. Usage*

Co. (1976)<sup>(8)</sup>, United States v. Federal Barge Lines, Inc. (1977)<sup>(4)</sup> 及び第三巡回区による United States v. Ohio Barge Lines, Inc. (1979)<sup>(15)</sup> のほか、この問題に先鞭をつけた連邦第五巡回区控訴裁判所による United States v. Raven (1974)<sup>(9)</sup>, University of Texas Medical Branch v. United States (1977)<sup>(7)</sup>, Tennessee Valley Sand & Gravel Co. v. M/V Delta (1979)<sup>(10)</sup>, Allied Chemical Corp. v. Hess Tankship Co. (1981)<sup>(8)</sup>, St. Paul Fire & Marine Insurance Co. v. Vest Transportation Co. (1982)<sup>(11)</sup>, Agri-Trans Corp. v. Gladders Barge Line, Inc. (1983)<sup>(11)</sup>, Nunley v. M/V Dauntless Colocotronis (1984)<sup>(12)</sup> といった一連の判決において繰り返し承認を受けているのである。要するに、現在、第五巡回区連邦控訴裁判所を中心に形成されている米国の判例法によれば、船舶沈没の原因ないしは船骸に対する設標の懈怠につき自身に過失のない船骸の所有者は、なお難破物法第一五条の船骸に対する設標・撤去義務を免れないもの（なお、無過失の船主は、沈没船の探査につき最善を尽くし誠意をもって事にあたれば、たとえ結果的には船骸の所在を発見しえず、よって設標・撤去ができないという場合でも難破物法上の義務を履践したことになると解する新判例がある<sup>(13)</sup>）、当該船骸を合衆国に対して委付する選択的権利を有し（つまり、無過失の沈没船所有者は自ら船骸を撤去・設標し、そのために合理的に支出した費用を沈没事故につき過失のある当事者に対して請求していく方法もある<sup>(14)</sup>）、かかる船骸の委付権を行使することによって、無過失の沈没船の所有者は、当該船骸の撤去・設標保守に関する費用について責任がないのみならず、例えば、船骸に衝突した第三当事者船舶が蒙りたる損害など船骸につき起因するその他の損害に対する賠償責任についても免除される<sup>(15)</sup>ことが確定されているのである。米国の学説もまた、彼の Wyandotte 判決の受けとめ方とも関連して、必ずしも一つに纏まっているというわけではないが（本稿〔六〇一六一頁註（一）・（五）参照）、学説の大方は、判例の立場と同様に、沈没に関して過失なき船舶所有者の完全なる船骸委付権を肯定する考え方に立っている<sup>(16)</sup>。

もっとも、右に述べた米国判例法については、連邦の巡回区の中に両立しない判決があることに留意する必要がある。

ある。一つは、ほかでもない第二巡回区連邦控訴裁判所の *In re Chinese Maritime Trust* 判決であり、すでに述べたようにその第二巡回区判決によれば、善意・無過失の沈没船所有者といえども、船骸を撤去する義務を負うかこれを代執行した合衆国政府に対する撤去費用の償還責任を免れないことになるほか、一八五一年責任制限法の適用も否定されることになるのである(本稿四(4)①(イ)参照)。その二は、最新判例である一九八四年の *United States v. Baycon Industries* において、第十一巡回区により述べられた付随的意見 (*obiter dictum*) である<sup>(17)</sup>。本件は、隠やかな天候と波静かな海の航路上において船主及び第三当事者いづれにも明白な過失がなくして起きた浚渫船の沈没事故について、第十一巡回区法廷が、傍論ではあるが、いわゆる事実推定則 (*res ipsa loquitur*) の適用によって沈没船所有者の過失を推定し、かつ納税者の犠牲において船骸所有者の委付を認めることは公益 (*public policy*) に反すると示唆しながら、河川港湾法第一〇条 (33 U.S.C. §403) との関連で船骸の所有者は合衆国政府に対する船骸撤去費用の民事上の責任(「償還責任」)を免除されない旨の結論を下している点である。ただし、こうした一部の巡回区による判決は、第一に、そのいづれもがいわゆる難破物法(河川港湾法第一五条)に基づいた無過失船主の船骸撤去費用に関する責任判決ではないことに加え、前者の第二巡回区判決の場合には、その難破物責任論並びに船主責任制限法の解釈ともに多分に問題の多い判決であること先述の通りであり、しかも、その後の第五巡回区による *University of Texas Medical Branch* など一連の軌道修正的判決の展開を考慮するとき、それが先例たる権威は決して大きくないとみて然るべきである<sup>(18)</sup>。

以上のような、無過失の沈没船の所有者に関するアメリカの難破物責任の法則からすれば、いわゆる「責任制限」の問題は、なおも学理上は議論の余地を残しながらも、具体的に裁判所の法的判断を仰がねばならない問題ではなく、現在までこの側面から事件を取扱った判決は現われていない。

(17) *Wainwright* 判決以後、アメリカの裁判所が善意無過失の沈没船の所有者の権利義務に関する問題に初めて直面した事例としては、先ず

一九七一年の *In re Marine Leasing Services* が挙げられるが、実はこの判決より前に、同じルイジアナ連邦地裁が、やはり無過失船主の船舶委付権問題を裁いており、これは *Marine Leasing Services* 判決の伏線的判決として注目される。一九六七年の *Jones Towing v. United States*, 277 F. Supp. 839 (E.D.La. 1967) である。同判決は、彼の *Wyandotte* 判決に僅か二カ月程先行する判決であるという点でも興味をそそる判決であるから、以下にこの事件の事実から紹介する。Jones Towing, Inc. (原告) が裸備船した曳船 *Miss Lou* 号が数隻の船を曳航し、メキシコ湾の *Gulf Intracoastal Waterway* を航行中のところ間水路上に沈没していた *Lambert Marine, Inc.*, 所有の船 *OR-420* と接触し、*Miss Lou* 号は沈没した。事故の当時、*OR-420* 号は水没状態のまま位置浮標も灯浮標も設置されておらず（被告は、同船の沈没後直ちに位置浮標を設置したが後にブイが流失してしまったという事情がある）、また、当時 *Miss Lou* 号船隊のパイロットは陸軍工兵隊 (*Corps of Engineers*) や沿岸警備隊 (*U.S. Coast Guard*) 等何処からも可航水路上に船骸が伏在する旨の航路情報 (*marine notice*) を受けていなかった。右事実に就き、*Miss Lou* 号の裸備船者から、本件衝突の原因は沈没船 *OR-420* 号に位置浮標・灯浮標の設置がなかったことにあるとして、船の所有者並びに合衆国に対して、損害賠償訴訟が提起された。これに対し、船所有者は船骸に対する浮標設置ないしその撤去は委付がなされた後は国の制定法上の債務であると反論し、また国側は、*OR-420* 号が解積全損処理で保険委付された結果同船の所有者は保険業者であるとして、ともに責任なき旨を主張した。右に対し、ルイジアナ東部地区連邦地方裁判所（ニューオーリンズ支部）は、まず、最初に発生した *OR-420* 号の沈没原因につき所有者に過失なき事実を認定し、次いで、同号は所有者たる *Lambert* 社が沈没事故発生後三〇日以内に撤去等の行為をしなかった結果、法律の効力をもって (*by operation of law*) 当然に委付があったものと看做されるから、結局、合衆国が撤去するが適切に浮標設置をなすべき責務を負担することになるとする (*at 844-45*)。しかし、国は船骸を撤去せずに放置し、浮標等の設置を懈怠し或いは航海者に対して何らの通報を怠る以上は船骸への衝突によって生じた損害に対して責任を免れることができない（なお、沈没船の所有者は保険委付により保険者に移転したとする国側の主張も認められなかった）旨を判決した (*at 850*)。なお、本判決には、傍論ながら、もし船 *OR-420* 号の沈没原因が所有者である *Lambert* 社の過失によるものである場合には委付をなしえず同社は合衆国と連帯して衝突損害の賠償責任を負わねばならない（但し、国は船主に対して船骸撤去費用を償還請求できる）旨が述べられている (*at 848-50*)。

(2) 一九七一年の *In re Marine Leasing Services, Inc.*, 328 F. Supp. 589 (E.D. La. 1971), *aff'd per curiam*, 471 F. 2d 255 (5th Cir. 1973) は、先に紹介した通り（本稿）五七頁―五九頁参照、沈没事故が人の技能及び予防をもってしても防止できない不可抗力 (*force majeure*) に近因するケースと認定され、連邦裁判所が、河川港灣法第一五条 (33 U.S.C. § 409) について、同条は単に船舶を「任意又は不注意」に沈没せしめる事態だけを違法とするが故に、善意無過失の沈没船の所有者は船骸撤去費用の償還責任を負わない旨を判決したものである。裁判所はまた、沈没事故発生後に合衆国政府が沈没位置の確認並びに浮標・灯火などの設置につき支弁した費用については、河川港灣法第一五条が沈没原因を問わずすべての船主にそうした義務を課しているが故に、合衆国は過失なき船舶所有者（裸備船者を含む）に対してもそう

した費用の償還を請求できる旨を判決した。

ただ、この Marine Leasing 判決については、原告たる沈没船の所有者(裸備船者)に過失がなかったことを認定し、それ故に合衆国は善意無過失の所有者に対して撤去費用の償還請求権を有しない旨を判示したものであり (at 598-99)、したがって、同判決で展開された無過失船主の委任権の問題に関しては、率直にいうと West 裁判官による分析は多分に皮相的であり論理を詰めたものではないといえなくもなく、単に判決の結論から暗に無過失船主が委任権を有するという趣旨を判決したものと推測されるにすぎない、との論評もなされている。Cann, op. cit., p.573.

(c) 414 F. Supp. 1097 (W.D.Pa. 1976). 本件は Osage Co. Inc. (被告) が所有する艀がマナングーラ河畔の樹木に係留中不思議にも碇泊位置から放れ (mysteriously left its mooring site) 約二〇〇フィート河下にて沈没した。艀主による沈没船の委任の申出に対し、陸軍工兵隊は最初拒否回答をしたが、後に、通航路の安全確保のためこれを撤去した。合衆国は、河川港湾法第一五条及び第一六条 (33 U.S.C. § 409, 411) に基づいて撤去に用いた費用一七、八七八・〇九ドルの償還と法令違反の罰金の支払を求めて訴訟を提起した。右事実に対し、ペンシルヴェニア連邦地方裁判所 (Marsh 裁判官) は、艀の所有者は沈没事故が不可抗力 (vis major)、不可避的事故 (inevitable accident)、水の異常状態、蛮行 (vandulism) といった偶発事故に起因する旨の立証責任を負うべきものとし、結論的には、いわゆる事実推定則 (res ipsa loquitur) の法則を適用して、本件の艀の沈没に過失を認定し、したがって委任権の援用を許さなかったが、マリーヌ法廷は、難破物法を解釈する中で、沈没につき過失なき船舶の所有者のみが沈没船を委任する権利を有し、国に対して除去費用の償還責任を免除される趣旨を明らかにしている (at 1101)。

(4) 573 F. 2d. 993 (8th Cir. 1978), 433 F. Supp. 53 (E.D.Mo. 1977). 本件は、次のような事件である。一九七二年八月一六日、被告 Federal Barge Line Inc. (以下 Federal という) が所有する曳船が一四隻の艀を曳航してミシシッピ河を通航中ミゾーリイ州のクラークスビル附近にあるダム (Lock & Dam #22) を通過後間もなく船隊のうちの一隻 DDC-12 号が水路内の未詳障害物に衝突し、隊列から離脱して河下のダム方向に押し流されたのを沈没した。ただし、ダム施設に対する物理的・構造上の損害は発生しなかった。そこで、艀の所有者 Dundee Cement Company (以下 Dundee という) は、サルベージ会社に対して沈没した DDC-12 号の救助を依頼し、直ちに引揚作業が開始されたが、作業は終始難行を極め、結局、一年程経過したところでサルベージ会社は救助の打切りを決定した。そこで Dundee は、直ちに陸軍工兵隊に対して艀を委任する旨を通知した。陸軍工兵隊は最初この委任の申出を拒否したが、数年後に、合衆国は船骸の撤去作業を代執行し、その総費用三四一、七七三ドルについて、河川港湾法第一〇条、第一五条及び第一四条 (33 U.S.C. § 403, § 409, § 408) に基づき Dundee 及び Federal の両社を相手に対人訴訟を、また沈没船に対し対物訴訟をそれぞれ提起した。ここで合衆国が、河川港湾法第一四条との関係で主張した理由は、沈没した被告の艀がダムの有用性 (usefulness) を損ないかつ要らざるトラブルによりダム附近における船舶の通行を妨

害したという点であった。

右につき、ミゾーリー連邦地方裁判所 (Wangelin 裁判官) は、本件において被告に過失がなかったとの認定に立って (つまり、本件の沈没事故は水路上における未詳の障害物との接触に起因し、国側は曳船に過失があった点の証明責任を尽くしていない)、善意無過失の船主として河川港湾法一五条により沈没船の委付権を有し、船骸撤去費用に対して責任がない旨を判決し、また、河川港湾法第一四条 (及び第一〇条) に関しては、本件の場合にダム施設に対し全く物理的ないし構造上の損害 (physical or structural damage) がないから同条の適用はない旨を判決して、合衆国の請求を棄却した。合衆国が判決を不服として控訴し、これを受けた連邦第八巡回区控訴裁判所は、一九七八年三月原審破棄差戻判決を下した。控訴審における法律上の争点は、一つに、河川港湾法第一四条がダムに対する物理的ないし構造的損害にのみ適用される規定か、それとも国の主張のごとく、ダムの有用性が減損されるといったタイプの損害にも広く適用される規定であるかという点であり、また国は船骸撤去費用を河川港湾法第一四条に基づいて回復されることができると主張する点であった。

第八巡回区は、第一の争点に関し、河川港湾法第一四条は、その法条の文言に照し (同条は、違法行為について、接続詞の *and* によって構築物についての「使用占有」、「物理的損害」、「有用性の減損」の三種を挙げている)、またそれ以上に、河川港湾法を制定した議会の意図が国家の可航水路の安全確保はにあることに鑑みて、河川港湾法第一四条は、単に船骸が国の構築物に物理的損害を生ぜしめた場合に限定された規定ではなく、当該構築物の有用性に影響を与えるような場合にも広く適用されるべき規定であると述べ (それ故に、原審は本件においてダムの有用性が減先されたか否かという事実問題の判断をなす必要があると命ずる)、また、第二の争点に関しては、治水のために国が建設したダムの有用性の減損を回復すべく支出された費用について、国は河川港湾法第一五条に基づくと同様に第一四条の規定に基づいてその違反者から回収することができるのと述べ、第一四条についてのそのような解釈は、被控訴人 (被告) がいうように決して河川港湾法第一五条中に厳格責任基準を持ち込むというわけではなく、その第一四条の援用も、船骸が第一五条の下で障害物を創造したと同時に第一四条にもまた違反したというまれなる船骸撤去事例にのみ許されると説明している。

(5) *United States v. Ohio Barge Lines, Inc.*, 607 F. 2d 624 (3rd Cir. 1979). 本件は、オハイオ河のダム水門附近で沈没した被告のバージを牽引するために救助船を調達した陸軍工兵隊がその費用を曳船会社及び運航者に対して償還請求した事件である。第一審 (ペンシルベニア西部地区地方裁判所) が合衆国勝訴とした後、第三巡回区 (Van Dusen 判事) は、可航水路上で沈没した船舶の所有者に船骸の除去を求めかつ除去なき場合に委付があったと看做され合衆国により除去される旨を定める河川港湾法第一五条は合衆国政府が善意の沈没船舶所有者から除去費用を回収できるものではない旨を判示しながら、本件の沈没が過失の原因とするか否かの問題を検討すべく、原審に差戻した。

(6) 500 F. 2d 728 (5th Cir. 1974), *cert denied*, 419 U.S. 1164 (1975). 本件は、沈没した二本マストの木製スクーター *Eclypso* 号の所有者 (Ravan) がすでに地裁判決において沈没船に対し適切な設標を行なわなかったこと、可航水路を妨害したこと、沈没船を撤去しなかったこと、

の三つの軽罪を犯したとして有罪の評決を受けていた。二審の連邦第五巡回控訴裁判所 (Brown 裁判長) は、本船が過失を原因として沈没したもので有罪判決を追認する旨判決したが、併せて、同裁判所は、船舶所有者の船骸撤去費用の支払義務に触れ、「掃除は河川港灣法に基づく義務であるとしても、支払の義務 (duty to pay) は不注意に障害を引き起した者に制限される。……」(ibid at 733) と述べた。

(7) 557 F. 2d 438, *cer. denied*, 439 U.S. 820(1978). 本件については、本稿(3)参照。

(8) 598 F. 2d 930 (5th Cir. 1979). 本件は、次のような事件である。一九七二年六月十一日、原告 (控訴人) である Tennessee Valley Sand & Gravel Co. 所有の艇が、被告 (被控訴人) 所有の曳船に曳航された後、テネシー河の入江で足止めされているところ沈没した。そこで原告は、厳密な調査もせぬままに沈没した艇の引揚を決定し訴外海難救助会社と救助契約を締結した。救助会社の潜水夫が沈没船の状態を調査した結果、船骸はひどくねじれた状態で水底に横臥していることが判明したため、救助会社は、原告の代理人に対し合衆国陸軍工兵隊に対して沈没船の委付の許可申請を行なうよう勧告する一方、沈没船引揚作業を開始し、原告から引揚作業を続行せよとの命令に従い (原告は陸軍工兵隊と協議をしなかった)、結局、艇は引揚げられた。原告は、この沈没船引揚費用二万ドルを含めて沈没による損害の賠償を求め、ミシシッピー北区連邦地方裁判所に対して提訴した。第一審判決は、本件沈没事故が専ら被告の注意の欠如によると認定して原告の請求を容認したが、問題の引揚費用に関しては、原告が最初に陸軍工兵隊と連絡をとらなかったことは損害の防止軽減に努めるに余りに無頓着であったとして、この点に関する原告の賠償請求を否認した。原告が控訴。第五巡回区 (Alvin B. Rubin, Tuttle 両裁判官の多数意見) は、本文に集約したように、無過失船主は、選択的な船骸委付権を有することを確認し、かつ船骸の委付によって、船骸撤去費用及び沈没の結果として第三者が蒙りたる損害のいずれに対しても責任がない旨を判決した (Ibid. at 934)。

(9) 661 F. 2d 1040 (5th Cir. 1981)

(10) 666 F. 2d 932 (5th Cir. 1982). 本件は次のような事件である。曳船業を営む Victory Towing Co. が兄弟会社である Vest Transportation Co. (以上被告) のバージを曳航中、誤ってミシシッピー河にかかるハイウェイの橋脚にぶつけ人身損害及び積荷損害を発生させたほかバージを沈没せしめた。合衆国は三九万五九三六ドルを支出して沈没船を撤去し、これを Victory 及び Vest 両社に対して償還請求した。両会社はこの船骸撤去の費用が P I 保険から填補されるものと考え、その費用を合衆国政府に対して支払い、しかる後に保険会社 St. Paul Insurance Co. (原告) に対して三九万四千ドルの償還を請求した。そこで、St. Paul 社から艇の撤去費用に関する請求が海上保険契約上填補されない旨の宣言的判決を求めて提訴されたのが本件である。右に対し、ミシシッピー北区連邦地方裁判所は、St. Paul 社に責任なき旨の判決をしたが、ここで法廷は、例の Wyandotte の最高裁判決が無過失の沈没船の所有者に対し対人訴訟ができるか否かの問題について解決をしないで残していると指摘しながら、三つの先例 (Tennessee Valley Univ. of Texas Medical Branch; U.S.v. Raven) に基づいて、沈没に関して無過失の Vest (本件事故に関して、Victory と Vest との間で沈没は専ら前者の過失によるものであったとの約定がなされていた) は、船骸撤

去費用につき合衆国政府に対し法律上責任がない旨を判示した 500 F. Supp. 1365 (N.D. Miss. 1980)。第五巡回区は、裁判官全員一致意見をもって原審判決を確認した。

- (11) 721 F. 2d 1005 (5th Cir. 1983)。本件は次のような事件である。一九七九年四月二十八日、Gladders Barge Lines, Inc. (被告・被控訴人)が所有運航するタグボートがバージ (AT-104) を押してミシシッピー河のバトンルージュ附近を航行中、タグボート側の過失によりバージを橋台にぶつけ沈没せしめた。バージの所有者である Agri-Trans Corp. (原告・控訴人) は、陸軍工兵隊から沈没船が航行妨害になる故に速やかに撤去するよう通告されたが、結局、船骸を委付することを決意しその意思を工兵隊に告げたが受理されなかった。原告から、被告に対し本件バージの沈没損害の賠償請求訴訟が提起されたが、原告はこの訴訟において合衆国をも被告とし、自己が沈没船の撤去義務ないし工兵隊による沈没船引揚 (もしこれが行なわれることになれば) の費用につき合衆国政府に対する償還責任がないことについての確認判決を求めた。右に対し、ミシシッピー北地区連邦地方裁判所は、第五巡回区の先例が過失なき沈没船の所有者 (non-negligence owner) の船骸委付権とこれによる法令上の船骸撤去義務の免除を承認しているとして、原告勝訴の確認判決をした (542 F. Supp. 961)。そして、第二審の第五巡回 (Higinbotham 裁判官) も、沈没事故につき過失のないバージの所有者は委付ができかつその委付により制定法による船骸撤去義務を免除されると原審支持判決をしている。なお、本件では、航行の妨害となる委付船骸を撤去すべき責任は国にあり、国は沈没を惹起した過失者 (negligent sinker) から撤去費用の償還ができる旨の従来通りの判示がなされたが、ただ本件の場合、沈没したバージが実際には航行を妨害していなかったことが証明されたため、結局、合衆国は negligent sinker たる Gladders から船骸撤去費用を回収できないことになると判決されたことが注目される。

- (12) 727 F. 2d 455 (5th Cir. 1984)。本件については、本稿(4)③参照。

- (13) Allied Chemical Corp. v. Hess Tankship Co., op. cit., at 1061. Nunley v. M/V Dauntless Colocotronis, 727 F. 2d at 459-460。ただし、そのような考え方は、現在のところ、第五巡回区のみで採用されている論理にとどまり、例えば、第二巡回区などにおいては無過失の所有者にそうした免責を認める判決は存在しない。

なお、Sowcroft 氏は、こうした第五巡回区の判決に関して次のような慎重なる論評をしている。「船骸を探索し設標をしようとする所有者の努力 (diligence) は、Allied Chemical Corp. v. Hess Tankship Co. of Delaware 事件を例にとれば、船主が船骸から突き出た金属物体と数年も後になって衝突した結果に対して責任はないと判示する場合の一つの論拠であった。(それ故) かかる判例から、相当な注意を尽くしたが船骸を設標・撤去できなかった所有者がそれによって船骸に対する設標又は撤去費用若しくは船骸により惹起される損害等とに関する責任を免除されるという法則が推論されてはならない。……撤去費用及び船骸により惹起される損害に関する民事責任は、海事不法行為 (maritime tort) の一般原則に基礎のおかれたものであり、かつ沈没事故を惹起したこと及び船骸を設標・撤去しなかったことにおける所有者の過失に

依るべきものである。船骸を設標・撤去せんがためにする所有者の努力は沈没事故を惹起した所有者の過失を断ち切る要素ではなく、単に所有者と問題になっている損害に対して責任を負うべき者との間の過失の分配の要素にすぎない。しかく解さねば、非所有者はたとえ通常は船骸を撤去・設標する義務がなくても沈没事故を惹起した過失を理由に責任があると判決されうるため、所有者の責任と非所有者の責任との間に変則を生ずることになる。」*Scowcroft, op.cit.*, at 324.

(14) *Scowcroft, op. cit.*, at 321 *Mecon v. Livingston Shipbuilding Co.*, 622 F. 2d 1209 (5th Cir. 1980), *Western Transportation v. Pac-Mar Service, Inc.*, 547 F. 2d 97 (9th Cir. 1976).

(15) *Cann, op. cit.*, p. 574. *Ray, The Wyandotte, decision, op. cit.*, p. 235, *Scowcroft, op. cit.*, at 320, 321. 逆に、船舶の沈没について過失又は故意ある船舶所有者は、船骸撤去費用に対する責任のほか船骸に起因するその他の損害に対する責任についても免除されない。本稿〔三〕(1)・(2)・(三)〔四〕(3)参照)。カーン氏は、「Wyandotte 判決は委付権が否認されることによる一つの効果が船骸撤去費用に対する責任であること」を明確に判決している。また、Wyandotte 以後の諸判例も、沈没船の所有者が船骸によって惹起されたその他の損害について責任を負うべきものとするにほぼ一致している」と指摘する。*Cann, op. cit.*, p. 574, note 102. なお、過失ある沈没船所有者の責任が、船骸の撤去費用に対する償還責任以外に、船骸に起因する一切の損害に対する責任にも及ぶ点を明らかにしている判例としては、例えば、前註に紹介した *Jones Towing Inc. v. U.S.* 事件のほか第五巡回区による *Humble Oil & Ref. Co. v. Tug Crochet*, 422 F. 2d 602 (5th Cir. 1970) がある。後者の *Humble Oil* 事件は、例の Wyandotte 判決に併合された *Gargill* 事件〔本稿〕〔五五頁註(18)参照〕でミシシッピ河に沈没し、撤去されずに放置されていた解の一隻に原告所有の船が衝突した事件である。ここで、第五巡回区は、Wyandotte 判決に依拠しながら、「可航水域において船舶がその所有者の過失によって沈没した場合には、合衆国に対して委付をなしえず、船主は本船が通航を妨害し続けることかから生ずる一切の損害に対して引き続き責任がある」と判決している(at 608)。また、第五巡回区は、最近の *Tennessee Valley Sand & Gravel Co. v. M/V Delta* (1979), (前註(8)参照)・*Nunley v. M/V Dauntless Colocotronis* 727 F.2d at 459-460 (1984) 事件によっても同趣旨の判決を繰り返している。

(16) 米国学説については、本稿〔六〇頁註(1)・(5)〕を参照せよ。また、その後最近になって発表された新しい論稿(*Cann, Rojillio, Black Jr., Scowcroft* の四論文)は、いずれも多数説の考え方を採る。*Cann, op. cit.*, p. 573, *Rojillio, op. cit.*, p. 138, *Blank, Jr., op. cit.*, p. 1322, *Scowcroft, op. cit.*, at 321, 323. 例えば、*Cann* 氏は、河川港湾法第一五条の文は委付権が依然有効なることを指示していると解釈し、もし委付権がいかなる種類の沈没船の所有者にとってももはや利用することのできないものだとしたら、委付について言及する第一五条の文言並びに委付された船舶の除去に関連した第一九条の文言は全くの冗句に帰してしまう、と説明する。*Cann, op. cit.*, p. 568, note 50. また、同趣旨の見解に *Ray* 論文がある。すなわち、「もしワイアンドット判決が政府を難破物法の主役とするばかりか同法の唯一の受益者であるとす

る考え方を定立したものとすれば、第一五条の明白な文言は無視されることにならう。またその責任は事故の原因とは無関係に沈没船の所有権に基づいて発生することにならう。そうした点まで触れられていないし、善意の船舶所有者はそれでもやはり委付ができ船骸除去費用及び第三者の債権に対する責任を免れる」。Ray, *The Wyandotte Decision*, op. cit., p. 235.

(17) 1985 ANIC (11th Cir. 1984) 本件における真の判決部分は、海上における航行障害物の創造と船骸所有者の故意又は過失行為との間に因果関係がない場合には河川港湾法第一〇条 (33 U.S.C. § 403) に規定される刑事責任が排除されるとする部分であるが、第十一巡回区法廷は、右の判示が、船骸撤去費用の償還を請求してフロリダ連邦地方裁判所に目下係属中の民事上の訴における責任を排除するものとして解釈されてはならないと強調するのである。

(18) *In re Chinese Maritime Trust* 判決(1977年) それが純粹に河川港湾法第一五条 (33 U.S.C. § 409) に関する判決ではなく、パナマ運河の交通往来を確保するためすべての船舶所有者に対して厳しく航行障害物の撤去義務を定めた「パナマ運河規則」を適用して裁いた特殊な判決であるとして、その先例的評価を疑問とする見解がある。Rogliio, op. cit., p. 147 note 78. Rogliio氏は、以上の認識に立って、無過失船主の難破物責任に関する解釈問題について合衆国最高裁がサーシオレイライの申立を受理し決着をつけることは当面ありえないと観測している。

### ③ 過失ある非沈没船所有者 (negligent non-owner) の場合

#### (イ) 合衆国に対する船骸撤去責任

すでに述べたように、米法における船舶所有者の難破物責任に関する法則は、船舶の沈没事故が偶発的事由による場合を除いては船骸委付による免責権を認めず、一般に沈没船骸の所有者は、あるいは難破物法(河川港湾法第一五条)の下で課せられる船骸の撤去義務ないし標識・灯火設置保守義務の懈怠が船主責任制限法にいう船舶所有者自身の *privity or knowledge* を構成するものとされ、あるいはまた、連邦最高裁が *Wyandotte* 判決の中で示唆した合衆国は船骸について責任を負うべき者から完全なる訴訟法上の救済を受けうる立場にあるという政策指針によって、船骸の撤去・設標費用又は船骸を原因として惹起された衝突損害賠償責任などについて責任制限の利益を主張することは

きない、というものであった。そしてまた、河川港湾法第一四条による公共の港湾河川施設に対する船舶所有者の賠償責任についても、無過失責任の法規と船主責任制限法は相両立できないとする論理で、同様に沈没船所有者の責任制限が否定されていたのである。しかし、このような海上難破物に関する損害回復の原理は、實際上船舶の沈没事故というものが多くの場合に当該沈没船の所有者の過失を原因として発生するものであるために、船骸等の撤去を代執行した国家の経済的利益がこれによって大きく侵害されるということはほとんどなかった。

しかしながら、右のような損害回復の原理は、実は、可航水域における船舶の沈没事故が、沈没船の所有者の過失によらずして、専ら第三当事者である相手船舶の過失によって惹起されるという場合には、合衆国政府が、その船価を上廻る船骸撤去費用を沈没事故の原因につき過失のある第三当事者つまり沈没船の非所有者 (negligent third parties, negligent non-owner) に対して人的償還責任を追及することができるかどうか、また、そうした国が出損費用の損害回復のために行なう請求に対して、河川港湾法 (第五条) に違反し船舶を沈没せしめた過失当事者 (非沈没船所有者) が果して責任制限権を有するものかどうか、問題の生ずるところであった。けだし、かかる場合には、一方で沈没船 (船骸) の所有者は、沈没事故が全く彼の過失を原因とせずに発生したものであることを理由に、従来判例法において約束された船骸委付権を主張するであろうし、他方、沈没事故につき過失の責ある第三者は、彼が船骸の所有者に非ざるが故に、そもそもが船舶の所有者に対して課せられたる難破物法上の船骸撤去義務又は標識・灯火設置義務について責任を問われる謂れはないとしてこれまた免責を主張しうるであろうからである。ただし、実際には、そうした場合に合衆国が船骸撤去費用等について過失のある第三当事者を相手取り人的責任を追及するというケースは、一般に、沈没せるもなお浮揚しうる船骸に対してなす撤去の費用が過失ある船舶の価額を上廻るということが、稀であることもあって<sup>(1)</sup> (つまり、撤去費用が船価を下廻る場合には、船主はその費用そのものを支払うであろうから、船価

をもってする責任制限は必要でない)、沈没につき過失ある沈没船非所有者の責任制限権が具体的な形で争われるという場面は、最近に至るまで現われてこなかった。

しかして一九七七年に至り、初めて連邦の第五巡回区控訴裁判所が、沈没船の所有者に非ざるが沈没事故につき過失の責を負う第三当事者船舶の合衆国に対する難破物責任の有無と責任制限問題が問われるケースと直面することになる。University of Texas Medical Branch at Galveston v. United States 事件<sup>(2)</sup>がそれである。

一九七四年四月二四日、原告・控訴人が所有する小型海洋調査船 *Ida Green* 号は、ルイジアナ州のガルベストン湾水路においてノルウェー国籍のタンカー *Bow Elm* 号と衝突した。続いて *Bow Elm* 号は、陸軍工兵隊所有の浚渫船 *A. Mackenzie* 号と衝突し、*Mackenzie* 号は同湾水路中央において沈没した。船骸は、ガルベストン湾の最も航行往来の激しい場所に所在していたため、合衆国政府は速かに撤去の方針を決定し、この作業のため約三〇〇万ドルの費用を支出した。この撤去費用につき合衆国政府が *Ida Green* 号の所有者に対して償還請求をしたところ(合衆国政府は、沈没した浚渫船の所有者がやはり国であるため訴訟提起をしなかった)、同船主は、船主責任制限法第一八三条(a)項により同船の船価に相当する約二四万ドルの責任の制限を申立てた。そこで、合衆国は、*Ida Green* 号側の過失を主張しながら船骸撤去費用に関する国の償還請求権は船主責任制限法の適用を受けないとして責任制限手続の外で対人訴訟を開始できるよう申立てた。第一審のテキサス南地区連邦地方裁判所は、船骸撤去費用に関する合衆国政府の請求は、“先例の偉大な重圧”(the great weight of authority) によって責任制限の適用を受けないものとして合衆国政府の申立を容認した。*Ida Green* 号側が右を不服として上訴。

ところで、本件において特有の問題は、合衆国政府から船骸撤去費用の償還を請求された相手が、船骸の所有者ではないという点であり、これが、河川港湾法及び船主責任制限法との関係で、はたして過失ある沈没船の所有者の場

合と同一に解釈することができるものかどうかであった(この点、本件の原審においては、国の撤去費用償還請求は責任制限されない旨判決されているが、右一審判決はすべて船骸の所有者を相手に国が費用償還請求したケースのみをもって検証しており、船骸の非所有者を相手として訴えたケースは全く示されていない)。

本件において第五巡回区は、かかる先例のない法律問題について、河川港湾法の第一〇条及び第一五条(33 U.S.C. §§403, 415)を慎重に検討した上で、結論的には、河川港湾法第一五条は故意又は過失により船舶を沈没せしめた所有者及び非所有者の双方に適用され、また合衆国政府が同条に基づいて船骸に対して責任のある過失者を相手に提起した民事上の請求については船主責任制限法は適用されない旨の判決を下した。

いま、そうした *University of Texas Medical Branch* の第五巡回区法廷が裁判官一致の意見をもって到達した結論の根拠とするところを析出するに、それは、要するところ、彼の *Wyandotte* 判決において連邦最高裁が展開したいわゆる「政策論」(policy argument)に根拠をおいた判決であるというべく、決してそれは、例の *In re Chinese Maritime Trust* 判決の特異な *privity or knowledge* 理論に目を向けた判決ではない。すなわち、*University of Texas Medical Branch* 事件における第五巡回区は、*Wyandotte* 判決から導き出される命題の第一として、*Wyandotte* 事件は、河川港湾法第一五条につき、合衆国政府に対して沈没つき過失ある者 (*negligent parties*) に船骸撤去費用の償還を請求できる黙示の民事的救済方法を与える趣旨に解釈した判決であり、その一般的な語法からすれば、連邦最高裁は、河川港湾法第一五条における重要な区別を、船骸の所有者 (*owner*) と非所有者 (*non-owner*) とではなく、過失ある者 (*negligent parties*) と善意・無過失の者 (*innocent parties*) におくものと考えられるから、船骸撤去費用に対する責任は所有権の所在ではなく過失の所在によって判断されるべきであり、すべて過失ある者 (*negligent parties*) は沈没船から発生する損害(=船骸の撤去・設標費用)を負担すべきでありこれを善意の当事者に転嫁することは許されな

い、とするものである。

また、第五巡回区は、Wyandotte 判決から抽出される命題の第二として、合衆国政府がその船骸撤去費用につき難破物法が定める対物賠償金と罰金とによって完全なる補償を受けえない場合に、国家の可航水路上の航行障害物を排除する義務を敏速・適切に履行したことにつき国が不利益を蒙る立場におかれることがあってはならない、とする。したがって第五巡回区は、責任制限との関係では、船主責任制限法による責任制限の制度を適用することはそうした Wyandotte 判決の論理的基礎をなす合衆国に対する人的償還責任のポリシーや過失ある者は自己の過失が招いた損失を負担すべしというポリシーを挫折させる結果になるから、沈没事故につき過失ある非沈没船所有者は責任の制限をなすことができない旨を判決した。

以上のように、最近の連邦第五巡回区判決 Univ. of Texas Medical Branch 事件は、Wyandotte 判決における二つのラショナルに基づいて、沈没事故の原因において過失のある非沈没船所有者 (negligent non-owner) は、国家の水路を維持すべく合衆国政府が出損した沈没船骸の撤去費用ないし設標等の費用に対して人的償還責任を負わねばならず、かつ過失ある非沈没船所有者はそうした合衆国の債権につき、責任制限の利益を主張することができないとして、沈没船の所有者との関係において展開されてきたこれまでの難破物責任法理を一層拡大発展させた。ただし、University of Texas Medical Branch 判決に代表されるそうした米国の判例法は、合衆国政府が船骸撤去等の費用損害につき直接に過失ある第三者 (= 船骸の非所有者) に対して償還請求したる場合の判決であるから、私人たる沈没船骸所有者が過失ある非所有者に対してなす船骸撤去費用の負担部分求償に対して過失ある非船骸所有者が責任制限を主張することができるかどうかは、ある意味で別個の問題である。現時点において米法上の明確な判例は確立されていない部分であるが、米国学説は、かかる債権は船主責任制限法により責任制限ができるものと解釈している。<sup>(3)</sup> けだし、

University of Texas Medical Branch 判決において第五巡回区が理論の基盤とした Wyandotte 判決は、本船を相手船の過失によって沈没せしめられた私人 (Private Party) による船骸撤去費用損害の財産回復請求権に対する一八五一年船主責任制限法の適用については何ら言及していない判決であり、また University of Texas Medical Branch 判決で力説される国家の水路・構築物の保存なる命題も、原告が国家であればともかくとして私人という場合には、何故に不注意な船舶の航行や停泊の場合よりも難破物法に関わる場合の方が重要とされるべきなのか納得のいく理由付けがないというのが学説の根拠である。

かくして、negligent non-owner の船骸撤去費用に関する責任は、それが船骸の所有者からその負担部分につき損害賠償の請求がなされたる訴訟においては船主責任制限法による責任の制限ができるが、しかし、それが合衆国政府から直接非所有者に対してその代執行費用の償還請求がなされたる場合においては責任制限の利益を主張できないことになるというように、現在の米国判例の法理は依然なお変則的な側面を残している。<sup>(4)</sup>

(四) 第三者に対する衝突損害賠償責任

ところで、沈没船の所有者に非らざる第三当事者に河川港湾法による船骸撤去・設標責任を課するこの Univ. of Texas Medical Branch 判決は、そこにもう一つの別の問題が生じうることを示唆した判決であった。それは、船舶の沈没事故につき過失のある非沈没船所有者 (negligent non-owner) は、さらに、その沈没事故以後、設標ないし撤去がなされない沈没船骸に第三当事者である船舶が衝突しこの結果第三者が蒙りたる損害に対しても賠償責任を負うことになるのかどうか、という問題である。船骸に対する設標・撤去の費用に対する責任が、いうならば沈没事故を惹起した最初の過失の直接的かつ予見可能な結果であるといえ、またそうした結論が制定法の体系並びに確立された判例の法則とも一致するのに対し、かかる継起する衝突によって発生した二次的な損害に対する責任の場合は、設標・撤

去責任と同一のレベルで論ずることができない面があり一層厄介な問題が生ずる。この点に関してアメリカ法は、沈没船の所有者に非ざる第三者はその種の衝突損害に対して責任がないとする第二巡回区連邦控訴裁判所の判決があり、極く最近までこれがいわばアメリカの裁判所の一般的な法則として了解され、他の連邦巡回区においても特にこれに異議を挟むものはなかった。すなわち、第二巡回区は、河川港湾法の成立から数えて八年後の *The Anna M. Fahy*<sup>(5)</sup> 事件で漠然とながら河川港湾法第一五条の法意としてそうした結論を示したのに続いて、彼の *Wyandotte* 判決より四〇年前に当る一九二七年の *Red Star Towing and Transportation Co. v. Woodburn* 事件<sup>(6)</sup> において、第二巡回区の有能な Hand 裁判官が、難破物法は率直に沈没船の所有者のみに対し事故後の船骸に対する設標及び撤去の義務を創設したものにほかならないとの理由に基づき、沈没事故を惹起した最初の不法行為者（「非沈没船所有者」）はその後に沈没船骸と衝突したる第三当事者船に対して損害賠償責任を負わない旨を明確に判決した。また近くは、一九七六年の *American Commercial Barge Line Co. v. Eagle Marine Industries, Inc.* 事件<sup>(7)</sup> においてミズーリ東地区連邦地方裁判所が、法律問題として船骸の所有者が船骸に対し設標又は撤去をなさなかったことが継起する船骸と第三当事者船舶との衝突事故の唯一の主因（sole proximate cause）であるとの理由で、やはり沈没事故の発生につき帰責事由のある非沈没船所有者に全く賠償責任がないと判決している。ただし、このような設標・撤去なき船骸との衝突損害について船骸の所有者ただ一人に責任を集中させる従来の判例の論理については、それが、近年の米國判例法の発展、例え、海事事件における過失割合分担の原則の採用（一九七五年の合衆國最高裁判決 *United States v. Reliable Transfer Co., Inc.*, 421 U.S. 379 注）双方過失による船舶衝突の損害分担について、従来の原則を改めて過失割合主義を採用した）や、また難破物責任の伝統的な判例法を根本から改変した *Wyandotte* 判決並びにそれを承継する連邦下位裁判所判決（殊更、先の *Univ. of Texas Medical Branch* 判決）の動きを考慮した場合、果してそのまま通用するものが当然に問題となる

わけであり、<sup>(8)</sup>新たに連邦裁判所の然るべき判断が俟たれるところであった。しかるところ、最近に至って、米国の難破物責任に関する *Judgemade Law* の形成に先導的役割を務めてきた第五巡回区連邦控訴裁判所が、またまたそうした法的経験なき問題について判断を下す機会と遭遇した。一九八三年の *Nunley v. M/V Dauntless Colocotronis* 判決であり、また、同事件を再審する一九八四年の全員法廷 (*en banc*) 判決である。<sup>(9)</sup>そこで、次にこの第五巡回区によって示された難破物法に関する新しい判例法理を、先ずはその事件の事実から紹介することにしよう。

本民事訴訟は、一九七七年、ニューオーリンズ港において浮標のない状態で沈没していた船 (*Combi Line* の所有船) に原告所有の発動機船 *Dauntless Colocotronis* 号 (以下 *Dauntless* という) が衝突し、船体に損害を受けたことに発端する。*Dauntless* 号が衝突した船は、右衝突事故が発生する三年程前の一九七四年に、上流において係留中のところ離脱した被告所有の船舶の一方的な過失により (故に、沈没した船及び船所有者には過失がなかった) 追突されて沈没に至ったものであるが、右沈没船については、その所有者である *Combi Line* が難破物法に規定された沈没船骸に対する設標・撤去の義務を懈怠し、同様に、合衆国政府もまた沈没の事態を承知しながら船骸に対して何ら設標・撤去などの具体的行動をとらなかった。そこで *Dauntless* が、船の所有者及び合衆国に対し、船骸に対する設標ないし船骸の撤去を懈怠したことが衝突 (一九七七年に起きた二次的衝突) の直接の原因であるとして、損害の賠償を求めたところ (なお原告は、沈没につき過失のある非沈没船主に対しても損害賠償の訴を提起していた)。*Combi* は、*Dauntless* 号の損害に關して仮に自己に過失があり、ために賠償責任があるとされても、最初に過失によって船を沈没せしめた者 (いわゆる *upriver tort-feasors*) が損失の補償及び (又は) その分担をなすべきである旨を主張した。

かくして、法廷における専らの争点は、そもそも彼の過失が船舶を沈没せしめた非沈没船所有者 (*negligent non-owner*) は、沈没船の所有者並びに合衆国政府が難破物法に規定される船骸への設標又はその撤去を怠ったためにその後

当該船骸に衝突した第三当事者の船舶が受けた損害についても責任を負うことになるものか否かであった。

第一審のルイジアナ東部地区連邦地方裁判所 (Fred J. Cassidy 裁判官) は第二巡回区の先決例に依拠しながら、第二回目に発生した Dauntless 号の衝突の直接原因 (proximate cause) は沈没船に対する設標・撤去の義務を履行しなかった舾所有者並びに合衆国の制定法規義務違反にあるとし、非沈没船所有者に対する損害賠償の請求を棄却する判決を下した。<sup>(10)</sup> 舾所有者及び合衆国政府が控訴。

次いで、第二審の連邦第五巡回区においては、被控訴人 (被告) たる非沈没船所有者から、彼が制定法上何ら船骸の設標・撤去義務を負わないが故に、浮標なき船骸との二次的な衝突事故の結果発生した損害について責任がない旨が主張された。これに対し、一九八三年二月四日の第五巡回区判決 (Tate 巡回裁判官による法廷多数意見)<sup>(11)</sup> 及び翌年一九八四年三月一九日の第五巡回区全員法廷 (court en banc) による本件の再審判決 (E. Grady Jolly 巡回裁判官による多数意見) は、いわゆる *upriver tort-feasors* である最初の過失によって船舶を沈没せしめた非沈没船所有者は、沈没船の所有者ないし合衆国政府が船骸につき設標・撤去義務を履行しなかったという理由により継起する衝突から発生する損害の賠償責任を免除されないとし、第一審判決を破棄差戻した。いま、全員法廷による第五巡回区判決の骨子を要約すれば、先ず、難破物法第一五条に関して、第五巡回区は、それが無過失責任の立法ではなく、同法はまずもって船舶の沈没につき過失ある者に対して責任を課し、次いで沈没船所有者に対して速やかに船骸に対する設標を義務づけた法律であると解釈したのち、これまでの同巡回区の判例法に則して、沈没事故につき過失なき沈没船の所有者 (non-negligent owner) は、制定法上の船骸撤去義務を負うべきものの、自ら船骸の撤去を履行しその費用を沈没につき責任を負うべき立場にある者から回復をはかるか、又は合衆国政府に対して当該船骸を委付するか (合衆国が撤去を代執行した場合には過失ある者から撤去費用の回復を受けられる) の選択権を有し、しかも過失なき沈没船所有者は、そうし

た合衆国に対する船骸委付により船骸撤去費用及び船骸によって第三者が蒙った損害に対し責任を負わないとの考え方を展開した上で、沈没船所有者（及び場合により合衆国）は、船骸に対する設標・撤去の義務違反が証明されない以上、設標又は撤去がなされないからといって被害者に対して責任を問われることはないとして、結局、船舶を沈没せしめた不法行為者（＝非沈没船所有者）に衝突損害の賠償責任がある旨を判決したのである。

要するに、第一審のルイジアナ連邦地裁判決が中間に介在する船骸所有者による制定法の義務違反こそが二次的な衝突損害の直接原因であるとしたのに対し、第五巡回区の多数意見判決は、最初の不法行為者が不注意に初回の沈没事故を惹起せずば船骸が可航水域上に存在することがなかったし、かつその所有者が設標・撤去義務を負うこともなかったという極めて単純なアプローチにより第三者の責任を肯定した訳である。

ともあれ、この新しい第五巡回区判決は、これまでアメリカ法において一般的に確定されたとみられていた法則に反旗を翻し、海上にある船骸に衝突したる第三者船舶の蒙りたる衝突損害について、沈没事故につき過失ある非沈没船所有者（negligent non-owner）の損害賠償責任を積極に解釈した点で画期的な判決であるが、ただ、右第五巡回区法廷意見に対しては、従来の第二巡回区判決（Red Star Towing & Transportation 事件など）を高く先例評価し、船骸と第三者船舶との衝突の直接原因は設標の懈怠にあるとして沈没船所有者に責任があるとする反対意見（Williams 巡回裁判官執筆、Ge 巡回裁判官が同調）<sup>(12)</sup>があり、今後、この法律問題に関して、先鞭をつけた第二巡回区及び第五巡回区、並びに他の連邦巡回区がどのような見解を採り、この問題について理論的發展を見せることになるのか注目されるところである。<sup>(13)</sup>

(1) Cann, op. cit., at 579.

(2) 557 F. 2d 438 (5th Cir. 1977), rehearing denied 568 F.2d 206 (1978), cert. denied 439 U.S. 820 (1978). *University of Texas*

判決以前においても、沈没船の所有者に非ざる第三者の船骸撤去責任が、間接的に、あるいは合衆国政府と関らないところで問題にされた判決はないわけではない。例えば、一九七一年の *In re Marine Leasing Service* (本稿〔五七一五九頁参照〕) では、沈没した船の裸備船者(船船賃借人)が、結局はその実質的性質において船舶所有者にほかならないと解釈されて、裸備船者が船骸付標費用につき償還責任を負うべき旨が判決された(それ故、本件では沈没につき過失の責ある non-owner が船骸撤去費用につき責任があるか否かの問題に対する法的判断は回避された)が、ルイジアナ連邦地方裁判所は、判決の中で、ある種の過失ある非船舶所有者が難破物法に基づき責任を負うことになることを明らかに示唆している。

また、一九七七年の第九巡回区連邦控訴裁判所判決 *Western Transportation Co. v. Pac Mar Service, Inc.*, 547 F. 2d 97 (9th Cir. 1976) は、第三者によって沈没せられた船を引揚げた無過失の船所有者が沈没につき過失の責を負う非所有者からその引揚費用を回収することができる旨が判決された(それ故、本件は、船骸の撤去を代執行した合衆国政府がその費用を非船舶所有者から回復できるかどうかについて裁いた判決ではない)。以下にこの事件を簡単に紹介しておく。大型タンカーの船上で広範囲な修繕作業をなすを引受ける *Willamette Iron & Steel Co.* (WISCO) の下請業者 *Pac-Mar* が研磨作業に使用する砂を運搬するため *Western Transportation Co.* (原告・被控訴人) 所有の船を賃借した。本船は一九七二年十二月二六日 *Pac-Mar* に対し引渡されたが、それは WISCO に預けられ、同社の使用人がその管理検査を行っていた。ところで、本件の船は、引渡されて数日後に浸水し、横転状態のまま *Willamette* 河を浮流したのち船着場附近で沈没した。この結果、第三当事者が所有する汽船 *Turandot* 号が出航を妨害された。船の所有者 *Western* は直ちに沈没船を引揚げ、船の受寄者たる *Pac-Mar* に対して損害賠償請求訴訟を提起した。これに対し *Pac-Mar* は、連邦民事訴訟規則第一四條(c)項により第三当事者被告として WISCO を起訴し、*Western* がそこから回復しうるであろう損害賠償額の補償を求めた。第一審(オレゴン連邦地方裁判所)は、WISCO が船の区画に水がしみ出していたことを聞いた時に直ちに適切な行動をとらなかつた過失が直接の事故原因であるとして、WISCO は *Western* が船の滅失により蒙った損害及び船骸撤去費用につき責任を負うべき(また、*Pac-Mar* は右損害につき二次的責任がある)旨を判決した。右判決に対し WISCO は、*Western* は河川港灣法第一五條の下で何ら船骸撤去責任がなく、依つて彼は単に「任意行為者 (volunteer)」として引揚行為をしたにすぎないものであるから、引揚費用を徴収できる法的権利はない旨を主張して争った。以上に対し、第九巡回区は、*Western* は船の運命について確定利益 (vested interest) を有しており、かつ船骸を引揚げねば合衆国政府に船を没収される危険にさらされていたとして WISCO 側の主張を却下したが、この中で、第九巡回(裁判官全員一致意見)は、彼の *Wyandotte* の最高裁判決(II 不法行為者はその過失の結果を犠牲者に責任転嫁することは許されない)並びに *In re Marine Leasing Service* 判決を引例しながら、上述のように沈没につき過失なき船の所有者 (*Western*) が彼の船を誤って沈没せしめた非所有者 (*Pac-Mar*) に対して船骸撤去費用を償還請求できる旨を判決した。

(60) *Scowcroft*, op. cit., at 332 note 129, *Cann*, op. cit., at 580 note 142.

(4) *Sowcroft, op. cit.*, p.333. *Sowcroft* 氏は、さらに、そうした変則は、船骸所有者がその負担部分につき非所有者に対して負う責任は、それが設標及び撤去の不履行の過失を根拠としたものであるかぎり責任制限を主張することができないが故に、船骸所有者の合衆国に対する責任の負担は彼の過失に比例して大きくなるという事実によって倍加されることになる旨を指摘する。そして、*Sowcroft* 氏は、こうした変則を解消する方法として、第一に、船骸所有者及び過失ある非所有者は双方とも合衆国に対して責任制限なしに責任を負うべきものとされるから、彼らは合衆国に対する各自の責任を分配するよう命ずべきものとする。他の方法として、船骸所有者は、難破物法違反について合衆国から訴えられた場合には、連邦民事訴訟手続法第一四〇条(c)項 (Fed. R. Civ. P. 14(c)) に基づいて過失ある非所有者を起訴するようすべきであるとすること、の二つの論法を提示する。

(5) 153 F. 2d 866 (2d Cir. 1907). 本件は概略次のような事件である。一九〇五年四月四日の午後六時すぎ、ニューヨーク湾のスタテンアイランド附近を航行中の曳船 *Belley* 号は、突如同湾海中に沈没していた運河船 *Anna M. Fahy* 号と衝突し船体損傷を受けた。沈没船 *Fahy* 号は、これより一〇時間程前になる同日午前八時三〇分頃、曳航中に曳船 (*Media* 号, *Overbrook* 号) の過失により岩礁に激突し沈没に至ったものであった。*Belley* 号の船主は、本件の損害は *Fahy* 号が河川港湾法第一五条所定の設標義務を懈怠した結果によるものであるとして *Fahy* 号船主に対して損害賠償を請求した。右に対し、巡回控訴裁判所の第二巡回区 (*Coxe* 巡回裁判官) は、本件において沈没船の設標が一時間程度で実施できた点を指摘しながら、河川港湾法が船舶所有者のみに設標義務を課している点を理由に、最初の *Fahy* 号沈没事故に帰責原因のある曳船 (*The Media* 号, *Overbrook* 号) は *Belley* 号に対して、責任を負わない (両船は *Fahy* 号の所有者に対しては曳航上の過失につき明らかに損害賠償責任があるが) として、*Fahy* 号の責任を認めた原審判決を確認した。

(6) 18 F. 2d 77 (2d Cir. 1927)

(7) 1977 AMC 475 (E.D.Mo. 1976) 本件は、原告 (*American Commercial Barge Line Co.*) 所有のバージが、被告 (*Eagle Marine Industries, Inc.*) のタグボートにより曳航中沈没船骸に衝突し蒙った損害五、四三三ドルにつき、原告が、被告は曳航に当り警戒を怠りその所在を知り又は知りうべき船骸に衝突させたとして損害賠償を請求したところ、被告は、連邦民事訴訟手続法第一四〇条(c)項に基づき *Cargill Inc.* 及び *Vollmar Brothers Construction Co.* の両者を第三者被告として訴え、これら両社は本件衝突事故発生後の五ヶ月程前に被告のフリーティング施設の中で *Cargill Inc.* 所有のバージの係留を誤り沈没に至らしめたとして、第三者申立 (*third-party complaint*) を提起した。右に対し、ミズーリ連邦地裁は、(1) 被告 *Eagle* は本件衝突事故が発生するまでの四ヶ月間もフリーティングの地帯のどこかに船骸が在ることを事実知っていたが故に、被告はその所在を確認しなかったことに過失がある。(2) 船骸の所有者 *Cargill* は難破物法が定める船骸の設標・撤去に関する法律上の義務違反がある (一方、*Vollmar* の責任に関しては、彼の立場は *Red Star Towing & Transport Co. v. Woodburn* 事件の状況と変わらないとして、船骸の所有者でもなくまたフリーティング施設の経営者でもない彼には全く責任がないと判決している)、依って、(3) 被告及び船

骸所有者は原告の損害の各五〇パーセントに対し責任がある、旨が判決された。

- (8) Arthur J. Blank, Jr., op. cit., at 1324. Blank 論文は、negligent non-owner 有責論の立場から第二巡回区の Red Star Towing 判決に対して次のように批判する。「negligent non-owner の過失及び制定法規違反(川河川港灣法第一五條、一六條違反、筆者註)が彼をして合衆国政府に対する対人的責任を負わしめることを考えれば、少なくとも一定の状況においては、彼が同じ過失及び制定法規違反に関して善意の第三者に対する対人的責任を防護されるべきでない」と主張されるであろうし、また、単に Texas Medical Branch 判決と両立させるだけであるならば、negligent non-owner の過失から生ずる責任はその判決において採用されたのと同じのバブリックポリシーの根拠に基づいて制限されるべきでない」と主張しうるのである。また、Red Star Towing 判決の修正に手を貸す別のファクターとしては、その怠慢な履行が negligent non-owner を対第三者責任から絶縁させる介入行為をなす船舶所有者の制定法に基づく設標義務は、ある状況においては継起する事故が発生する以前に履行されないことが正当と認められるかも知れない、ということである。善意の船舶所有者は、そうした事故が発生する以前に設標する相当の時間があるはずがないとか、沿岸警備隊の援助を受けて相当な探査を行なった後でさえも船骸の所在を確認できなかったであろうとか、いう場合には、Berwind-White Coal Mining Co. v. Piney 判決(本件で、第二巡回区は、付随的意見として、沿岸警備隊の船骸所在確認又は設標の不成功は船舶所有者の義務を免除するものではない旨を陳述している。187 F. 2d (2d Cir. 1951) at 665. —筆者註)に基づく彼の義務を免除されるのである。……さらにまた、一定の場合には、negligent non-owner は船舶所有者が船骸の位置確認及び設標の義務を履行する際に援助する黙示の義務があるとされ、かつ船骸探査における欠陥は negligent non-owner が提供した情報に根本原因していると主張されらるのである。……」Blank Jr. op. cit., pp. 1325-1326.
- (9) 696 F. 2d 1141 (5th Cir. 1983), 727 F. 2d 455 (5th Cir. 1984) (en banc).
- (10) 513 F. Supp. 720.
- (11) Tate 裁判官による第五巡回区判決は、難破物法に関し、同法は設標なき船骸から生ずる損害についてはこれを船骸の所有者又は過失ある非船骸所有者のいずれが責任を負うかについて沈黙しているとしながらも、しかしそこに、最初の沈没を惹起した不法行為者に対する損害賠償請求を排除するような立法の意志を見出すことはできないと解釈して、いわゆる upriver tort-feasors たる非沈没船所有者の損害賠償責任を肯定している。696 F. 2d 1141.
- (12) Jerre S. Williams 巡回裁判官(一九八四年の全員法廷判決においては Gea 巡回裁判官が同調)による反対意見は要約次の通りである。反対意見は、まず、本件における Dauntless 号の衝突は解の所有者及び合衆国政府が難破物法の下で義務とされる船骸に対する設標又は船骸の撤去を履行してさえいたら発生しなかつたはずであり、それ故に被告の過失は Dauntless 号と解との衝突事故の原因に何らの働きをもしていないとして、法廷意見は事実の仮定及び法律の結論に誤りがあるとす。そして、被告は過失あるが故に沈没した解の設標又は撤去の費用に因

して賠償責任を負うべきことは法に明らかでありその限りで法廷意見は正しいとしても、問題は、被告が右のような情況の下で発生した衝突損害に關しかつ三年も経過した後まで責任を負わしめられるかであるとし、最初に発生した沈没事故とその後発生した衝突事故との間の時の経過を重要視した。したがって、法廷意見が採用したいわゆる。“*firm and fat rule*”の適用に關しては、難破物法の極端なる適用 (*extreme application*) であると反対し、また過失ある不法行為者は難破物法が船舶所有者又は合衆國に對して航行障害の除去を規定している場合にはその過失の結果に對してあくまで責任があるとする法廷意見についても、本件の衝突事故が沈没を招致した過失があつてから三年以上も経過して発生した点を理由に、結局、難破物法を常識的に解釈しかつ適用すると、船舶所有者及び合衆國政府は、彼らの懈怠がその後の衝突の原因となる前に法定の設標・撤去の義務を履行する相当の時間のあることを要求していることになるとする。そして最後に、Williams 判事による少数意見は、第二巡回区による *Anna M. Fahy* (1907) 事件及び *Red Star Towing Transportation* 事件を米法上の先例として評価するとともに、法廷意見にはそれを覆す具体的な裁判例の例示がなく、かつそのような判例は他の巡回区の中にも発見することができないと述べ、難破物法が成立して八四年の間に形成された先例を一律に放棄することはできないとする。696 F. 2d pp. 1147-1149. 一九八四年の全員法廷判決における Williams 裁判官による反対意見も基本的に以上とほぼ変わらなう。727 F. 2d pp. 467-470.

(13) なお、その後本件の問題に對する判例の反応はまだない。わずかに、註釈者による次のような法廷意見批判の見解が散見できる。「多数意見は、制定法上課せられた彼の義務を履行しなかつた者が、もし制定法の責任を履践していたならばその後損害が発生しなかつたであろうという場合に、最初の不法行為者に對して損失の弁償を求めるところを許容するということになる。(つまり)、法廷意見は、沈没船所有者又は合衆國をして彼らの責任を第三者に転嫁する機会を与えることによって、たとえそれが意図的でないにせよ、難破物法の基礎をなす立法目的、すなわち可航水域をして不知の隠された沈没船骸の危険がない状態を維持し確保するという立法趣旨を当然に減少することになる」  
Robert H. Murphy, *Comments*, 29 *Loyola Law Review* (1983) p.585.

## 五　　む　　す　　び

近時における船舶の海難事故は、その発生件数並びに損害の規模ともに、依然なお増大傾向にあり、そのため、海上において沈没し、座礁し、あるいは遺棄された船舶その他の海上難破物を引揚げ、撤去し、ないしは破壊・無害化する場合について、利害関係者に満足のいく法原則を確立することは、今日の海事社会の重大な関心事の一つである。

特に、そうした海上の難破物から発生する各種の請求に対する法原則の重要性については言を俟たない。

すでに本稿の考察により明らかのように、アメリカ法においては、合衆国における河川港湾等の可航水域の航行性を確保維持すべく制定された「一八九九年河川港湾法」と、船舶所有者の保護育成を目的として制定された「一八五一年船主責任制限法」という、いわば互に正反対の理念に発現する二つの制定法について、それぞれをいかに位置づけ、かつ相互の調和調整を図るかという問題に関して、従来、米国の判例及び学説において活発な議論の展開があり、特に、ここ二〇年余の間におけるアメリカの難破物責任法の形成発展の有様には、実に目を見張るばかりのものがある。

また、こうした判例による旺盛な法の形成に加えて、さらにアメリカの動向として注目すべきは、最近、前世紀立憲たる船主責任制限法を根本的に改正し、その中で、そうした判例上も議論の多い難破物責任と責任制限との相互関係についても、はっきりと立法的に解決を図ろうとしている具体的状況のあることである（一九八四年三月の第九八議院第二会期において、「一九八四年船主責任制限法」と題する法案、(H.R. 3207)が下院に対して提出され、また、翌年一月の第九九議院第一会期にも、同様の法案 (H.R. 277) が再提出されたという動きがある。そしてこの法律案によれば、船骸撤去費用に関する債権は、現在の米国判例法と同じく非制限債権とされている。なお、一九七九年の米国海法会による「船主責任制限法改正案」については、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（その二）」神奈川法学一九卷二・三号（一九八五年）二五頁以下参照）。

翻って、我が国について最近の難破物責任に関する動向をみるに、まず特筆すべきは、本年、船主責任制限法に關して、難破物除去責任の制限債権性の問題が初めて裁判所の俎上にのぼり、最高裁判所の解釈が示されたことである（昭和六〇年四月二八日最高裁第二小法廷判決 上告棄却）。本件は、他の船舶との衝突事故によって沈没した船舶の所有者が、沈没船撤去に関する法令上の義務を履行し、これに要した費用を衝突した過失ある相手船の船主に請求した

場合に、相手船の船主は、船主責任制限法（昭和五七年法律第五四号による改正前のもの）第三条一項二号所定の制限債権（「一号に掲げる物及び当該船舶以外の物の滅失若しくは損害に基づく債権」として、それに対して責任制限を主張できるかが争点であった事件について、最高裁が、かかる船骸の撤去により蒙りたる損害は衝突事故と相当の因果関係のある損害であり、そうした沈没船撤去費用の損害賠償請求権は、法にいう制限債権に該当し、依って、加害船の船主はこの損害賠償請求権について責任を制限することができる旨を判決したものである。難破物除去責任に基づく債権について、これを明文によって明確にしないわが国の船主責任制限法に関して、重要な意味をもった判例というべきであるが、実際に海上難破物が引き起こす複雑多様な局面と、現にアメリカ法においてみられる難破物責任の多様な展開に鑑みると、今後なお、船舶所有者の難破物責任の問題は、様々なかたちで法律解釈上の議論を呼び、一層の理論的発展とその体系化が行なわれるものと思われる。

(一九八五・十一・一稿)