

「船主責任制限の準拠法」

目次

はじめに

第一章 ドイツ連邦共和国法

第一節 商法典改正法第三条の立法趣旨

第二節 法廷地法説（プトファルケン）

第三節 旗国法説（ケーゲル）

第二章 アメリカ合衆国法

第三章 日本法における問題

おわりに

奥田安弘

一五八

はじめに

船舶所有者の責任制限は、あらゆる意味で海商法独自の制度といえる。その起源は、中世にまで遡るといわれ、この起源の古さ自体が制度の存在理由の一つとされているほどである。⁽²⁾しかし、責任制限の方法については、国により時代により異なっている⁽³⁾ので、それを簡単に列挙すると次のようになる。

(一) 「委付主義」(Abandonssystem)——これは、船主の人的無限責任を前提としながら、船主が海事債権者に対して、航海の終わりににおける海産(船舶・運賃など)を委付するのであれば、責任を免れうるとするものである。かつてフランス法および日本の商法第六九〇条が採用しており、⁽⁴⁾現在でも中南米諸国に残っているとのことである。⁽⁵⁾

(二) 「執行主義」(Exekutionssystem)——これは、船主の責任を当然に、航海の終わりににおける海産に限定するものであり、これによると、海事債権者は当該海産にしか執行できないことになる。かつてドイツ法およびスカンデイナヴィア法において採用されていた。⁽⁶⁾

(三) 「船舶主義」(Werthabungssystem)——これは、船主の責任を、航海の終わりににおける海産の価格に限定するものである。アメリカ合衆国は、原則として、⁽⁷⁾これを採用しているが、しかし人的損害については、次に述べる金額主義により、船舶の積量トン数あたり六〇ドルまで責任を負う、⁽⁸⁾というように一部修正が加えられている。

(四) 金額主義(Summenhaftungssystem)——これは、船主の責任を事故毎に、船舶の積量トン数に応じて算出された金額に制限するものであり、英国の一八五四年商船法に起源を有するといわれている。⁽⁹⁾

以上のようにみると、委付主義・執行主義・船舶主義は、船主の責任を、航海の終わりににおける海産またはそ

の価格に限定する点で共通している。しかし、航海の終わりにおける海産は、とりわけ事故が起こった後など、しばしば無価値に等しいことが多く、その点で、海事債権者の保護に欠けるという批判があった⁽¹⁰⁾。それゆえ、船価主義と金額主義を併用した一九二四年船主責任制限統一条約は、その複雑さもあって失敗したけれども、⁽¹¹⁾ 純粋な金額主義を採用した一九五七年条約は、多数の諸国の批准を得て、一九六八年に発効した⁽¹²⁾。そして、わが国もまた、昭和五十一年二月一日に一九五七年条約を批准し、同年九月一日から「船舶所有者等の責任の制限に関する法律」を施行したことにより、委付主義から金額主義へと移行したのである⁽¹³⁾。

ところで一九五七年条約は、多数の諸国の批准を受けたとはいっても、もちろん全世界をカバーしているわけではなく、とりわけアメリカ合衆国、ギリシア、イタリア、パナマ、リベリア、ソ連などのいわゆる海運大国の賛成を得ることができなかつた⁽¹⁴⁾。また、一九五七年条約の欠点を補うべくIMCOにより採択された一九七六年条約は、いまだ発効していないようであり、将来どれほどの成功を収めるか未確定の要素がある⁽¹⁵⁾。したがって、船主責任制限法の抵触状態は依然として残っているわけであり、ここに国際私法的考察の必要がある。

ところが、わが国においては、船主責任制限の準拠法の問題が実際の裁判に現われなかつたことも相まって、委付主義の時代に問題点が指摘されたに留まっている。すなわち、船主責任制限は海運業保護の目的から諸国の法制上ひろく認められているけれども、これは船主責任の範囲の問題に他ならないから、法律行為から生じた責任の制限ならば当該法律行為の準拠法により、また不法行為から生じた責任の制限ならば不法行為の準拠法によるべきである（同則主義）とか、あるいは船主責任の発生原因および通常の効力の問題とは区別して、もっぱら旗国法によるべきである（異則主義）というように、抽象的に議論されていた⁽¹⁶⁾。そこで本稿では、一九五七年条約の国内法化に際して準拠法の問題が注目された西ドイツ、および現在も船価主義の下で金額主義との間の抵触が判例上しばしば問題となつて

いるアメリカ合衆国、これら二つの国の例を参照しながら、船主責任制限の準拠法を考え直してみたい。

第一章 ドイツ連邦共和国法

第一節 商法典改正法第三条の立法趣旨

西ドイツは、一九七二年六月二日、前述の一九五七年条約を国内法化するために、商法典等を改正し、同時に「海事配当手続法」(Die Seerechtliche Verteilungsordnung, BGBl. I S. 953) を制定した。この「商法典その他の法律改正のための法律」(Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderen Gesetze, BGBl. I S. 966) は、その第三条において、一九五七年条約の施行規定 (Ausführungsvorschriften zu dem Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen) を置いており、これが船主責任制限の準拠法に波紋を投げかけることになった。すなわち、改正法第三条によると、「(1)海上航行船舶の所有者の責任制限に関する一九五七年一〇月一〇日の国際条約の締約国国民である船主は、ドイツ法にしたがって判断するものとされない債権に対する責任をも、本条約の要件にもとづいて制限することができる。この場合、商法典第四八七条 a (配当手続・責任限度額・責任基金に関する規定) 〔訳註〕を準用する。(2)締約国に常居所を有する自然人、および締約国に本拠を有する法人または人的団体は、締約国国民とみなす。基本法にいうドイツ人である自然人は、常に締約国国民とする。(以下略)」⁽¹⁷⁾

また本法の理由書は、次のように述べている。「本条は、ドイツ法を準拠法としないけれども、海上航行船舶の所有者の責任制限に関する一九五七年条約の適用を受けるべき債権に対する責任の制限を規定する。すなわち、ドイツの判例によると、ドイツ法を準拠法とする債権に対しては、ドイツの責任制限規定が適用される (BGHZ Band 29, S. 237ff.)。したがって、商法典改正草案の第四八六条以下は、債権者および債務者の国籍いかんを問わず、すべてのドイツ法にもとづく債権に適用される。しかし条約は、さらに外国法を準拠法とする債権に対しても、第七条の但書に該当しない限り、責任制限原則の適用を要求する。したがって、第一項第一文は、このような債権についても、条約の締約国国民に責任制限を許している。(以下略)⁽¹⁸⁾」

さて以上のような規定および理由書を見ると、そこには二つのルールが結合されていると分かる。一つは、同則主義を採用したBGHの判決であり、もう一つは、一九五七年条約のルールである。ここで一九五七年条約のルールというのは、その第七条に規定されている。すなわち、「この条約は、船舶の所有者又は前条の規定に基づき所有者と同一の権利を有するその他の者が、⁽¹⁹⁾締約国の裁判所において自己の責任を制限し若しくは制限しようとし、又は締約国の管轄内で船舶その他の財産の差押えの解除若しくは保証その他の担保の取消しを求める場合に適用する。もつとも、各締約国は、非締約国に対しこの条約の利益の全部若しくは一部を与えず、又は自己の責任を制限しようとする者若しくは第五条の規定に従い船舶その他の財産の差押えの解除若しくは保証その他の担保の取消しを求める者に対し、それらの者がそのための手続をとる時において、それらの者がいずれの締約国にも常居所若しくは主たる営業所を有せず若しくは責任の制限、差押えの解除若しくは保証その他の担保の取消しに係る船舶がいずれの締約国の旗をも掲げていない場合に、この条約の利益の全部若しくは一部を与えない権利を有する。⁽²⁰⁾」

改正法第三条は、条約第七条の但書を採用したように解されている。⁽²¹⁾もつとも改正法第三条は、条約第七条但書と

異なり、条約の適用を受けない者を列挙するのではなく、逆に条約の適用を受ける者として、「締約国国民」(die Angehörige eines Vertragsstaten) を指定しているため、一部の解釈に争いがある。

まずプトファルケン (H.J. Puttfarcken) は、改正法第三条を次のように解する。(1)ドイツ法にもとづく債権については、責任制限もまたドイツ法に従う。(2)他国の法にもとづく債権に対しても、締約国国民である船主は、一九五七年条約にもとづいて責任を制限することができる。(3)非締約国国民である船主は、ドイツ法にもとづく債権に対しては、ドイツ法により責任を制限することができる。他の締約国の法にもとづく債権に対しては、責任を制限することができない。非締約国の法にもとづく債権に対しては、責任制限もまた、当該非締約国の法に従う。⁽²²⁾

この解釈のうち、(1)および(3)の第一文・第三文は、BGHの判決にもとづいており、(2)は改正法第三条にもとづいている。問題は、(3)の第二文である。この場合、非締約国の船主は、いかなる法によっても責任を制限することができない。プトファルケンは、これを次のように説明する。改正法第三条は、締約国の船主だけが直接に条約にもとづいて責任を制限することができる、と規定しているように解されるべきである。これは、条約第七条但書の国内法化であり、その条約第七条但書は、非締約国の船主を条約の適用範囲から排除することを許している。したがって、もしこのような非締約国の船主が同則主義にもとづいて責任制限の利益を受けるのであれば、条約第七条但書は、全く無意味となるであろう。また、このような適用排除は、相互主義の原則、すなわち、まだ加盟していない諸国に対する制裁および圧力として役立つであろう、と。⁽²³⁾

これに対して、ケーゲル (G. Kegel) は、次のように反論している。ドイツの立法者は、同則主義から出発しているのであるから、ドイツ以外の締約国の法にもとづく債権については、非締約国の船主にもまた類推的に (per analogiam) 、それぞれの国内法化の形態にに応じて、条約それ自体または国内立法が適用されなければならない。⁽²⁴⁾ とい

うのは、ある条約に加盟した国の法が国際私法上指定されたならば、われわれは条約を適用し、また条約が国内立法の形で組み入れられていれば、なおさら当該国内立法を適用するからである。このことは、プトファルケン自身も、非締約国の船主を犠牲にした責任制限の排除が明白には法律上規定されていないとして、現行法の解釈としては (de lege lata) 行なっていることである。⁽²⁵⁾

ここで分かるように、プトファルケンも、現行法の解釈として、非締約国の船主がいかなる法によっても責任を制限できないというケースを認めているのではなく、立法趣旨の解釈としてのみ、それを述べているにすぎない。これに対して、ケーゲルは、立法趣旨の解釈としても、このような場合、非締約国の船主は、当該締約国の法にもとづいて責任を制限することができる、と反論しているわけである。そして両者とも、立法趣旨に対しては全体として反対しており、現行法の解釈を別の形で打ち立てようとしているので、次にこれを紹介する。

第二節 法廷地法説 (プトファルケン)

プトファルケンは、まず締約国の船主の責任制限を問題にする。すなわち、立法趣旨によると、締約国の船主は、ドイツ法にもとづく債権に対しては、同じくドイツ法により責任を制限することができるが、他の締約国の法にもとづく債権に対しては、条約自体により責任を制限することになる。しかし、プトファルケンによると、締約国の船主は、常にドイツ法にもとづいて責任を制限することができる。

第一に、署名議定書の第二項(c)は、各締約国に対し、条約に直接、法の効力を与えるか、もしくは国内立法に適合する形で条約を立法に組み込むか、どちらかの選択権を与えているが、締約国は、どちらか一方しか選ぶことができない。そして、ドイツ連邦共和国は、国内立法への組込 (Einarbeitung) を選んだのであるから、ドイツ法において「条

約」といえば、商法典第四八六条以下の国内立法しか存在しないのである。⁽²⁶⁾

第二に、条約は、その第七条に独自の抵触規定を置いた。⁽²⁷⁾これは、条約と切り離すことができないものであり、また他の抵触規定によって任意に補充、拡張または制限することができない。それは、次の二つの理由による。まず法技術的には、条約はそれ自体として完結している。したがって、条約が第七条によって適用される場合には、それは常に完全に適用される。このことは、とりわけ条約の核心の一つ、すなわち制限債権に関する第一条に関わってくる。すなわち、条約が適用される場合には、第一条に該当する債権のいかなるものも（準拠法のいかなる問わず）、責任制限は条約に従う。したがって、同則主義が入り込む余地はない。また条約の第七条但書は、確かに条約の一部適用排除を認めているが、これは第一条の制限債権間の分割を意味するわけではない。というのは、第一条に該当する債権の一部に対してのみ、責任制限を認めるとすれば、それは、もはや本条約にもとづく責任制限とはいえないからである。次に、条約の目的全体との関連では、船主責任制限の実質法を統一するための条約は、同時に抵触法をも統一する。というのは、従来、船主責任制限の準拠法は、同則主義であれ異則主義であれ、明白ではなく、国際的にも統一されておらず、また一部は不合理な結果に陥っていたが、これが一九五七年条約の抵触規定によって統一されうるからである。⁽²⁸⁾

以上の理由により、プトファルケンは、締約国の船主については、もはや同則主義が適用されず、常に条約ドイツ商法典第四八六条以下が適用されるとする。したがって、その結果、改正法第三条は、当然のことを定めたにすぎず、不要の規定であり、また商法典第四八七条aの「準用」という表現は、誤まりであり、これは準用ではなく、当然に適用されるのである。⁽²⁹⁾

プトファルケンは、次に非締約国の船主についても、条約ドイツ商法典第四八六条以下、すなわち法廷地法を適

用しようとする。そして、その理由づけは、次のように多岐にわたる。

(1) 国際私法的正義——これは、法廷地法の適用に対する反対理由となりうるが、しかし、ここでは当てはまらない。というのは、債権者・債務者いずれの利益も、決定的な抵触法上の解決を導かないからである。強いていえば、統一条約の適用が当事者共通の利益に合致するであろう。⁽³⁰⁾

(2) 条約の原則——条約第七条は、第一文において法廷地法の適用を規定し、第二文において例外を定める。そして、ドイツの立法者は、その第二文を国内法化しようとしたけれども、それに失敗しているので、原則を適用すべきである。⁽³¹⁾

(3) 国際的法統一——他の締約国において、条約第七条但書を国内法化した例は見当たらない。したがって、ドイツ連邦共和国がこれを国内法化するならば、一般的な傾向から外れることになる。もちろん、このような点での統一は、第七条但書からも分かるように、定められたわけではない。しかし、締約国間の法廷地漁りを防ぐためには、実際上望ましい。⁽³²⁾

(4) より良い解決——条約が委付主義や執行主義よりも客観的に優れた規定であることには、争いが無い。これに対して、船価主義にもとづいて条約に反対する声はあった。しかし、いずれにしても、条約がより良い解決 (Bessere Lösung) であると判断したからこそ、われわれは条約を採択したわけである。したがって、その適用範囲は、合理的に正当化できる限りで、拡張することができる。⁽³³⁾

(5) その他の抵触法上の問題の回避——もし条約の適用を一部排除したとすると、その排除された部分について、新たに抵触規定が必要になるし、また排除するかしないかの境界を定めなければならない。しかも船主責任制限は、通常独自の手続と結びついているので、それらを分離して適用することには、非常な困難を伴う。⁽³⁴⁾

(6) 相互主義——非締約国の船主を条約の適用から排除するのは、相互主義の原則によつて弁護できるかもしれない。

しかし一般的にいつても、相互主義は、私法関係の条約の場合に正当化するのには困難である。また適用排除は、条約締結の当事者となるべき政府ではなく、私人である船主を対象としている点で、誤まった者に向けられている。⁽³⁵⁾

(7)債権者の法廷地漁り——法廷地法の適用に対しては、法廷地漁りの危険が挙げられるかもしれない。しかし、正当な根拠をもった国際的裁判管轄にもとづき、当該管轄裁判所の抵触規定にもとづいて定められた準拠法の適用に対しては、異存がないであろう。とりわけ、ドイツの裁判管轄規定およびドイツの国際私法により、ドイツ法が適用されるべき場合に、われわれがこれを裁判管轄権の濫用であるというのは、困難である。しかも、船主責任制限においては、債務者である船主は、いずれにしても利益を受けており、債権者は不利益を被っている。したがって、債権者が最も高い責任限度額を適用する法廷地を選んだとしても、それほど非難するにあたらぬ。⁽³⁶⁾

(8)債務者の法廷地漁り——条約第七条によると、船主が任意の締約国の裁判所に責任制限を申し立てた場合には、常に条約が適用される。そして、条約第二条第四項によると、責任基金の形成後は、当該基金から支払を受けることができる限りにおいて、制限債権者は、船主のその他の財産に対して、いかなる権利をも行使できないのであるが、当該基金がどの締約国において形成されたかは問わない。このように一九五七年条約の文言をみた限りにおいては、確かに、債務者である船主による法廷地漁りの危険がある。また海事配当手続法第二条第二項第二文によっても、外人船主は、ドイツの裁判所が制限債権について管轄を有している場合（したがって、実際に当該制限債権について訴訟が提起されていなくても）、ドイツにおいて責任制限を申し立てることができる。これに対して、IMCOの一九七六年条約第一条第一項第一文は、実際に制限債権に関する訴訟が提起された締約国においてのみ、責任基金の形成を許している。これは、一九五七年条約についても適用すべき規定である。というのは、これによって初めて、船主の法廷地漁りを防ぐことができるからである。⁽³⁷⁾

以上の理由により、プトファルケンは、非締約国の船主についても、法廷地法の適用を主張するのであるが、しかし、かれ自身、これを幾つかの可能性のうちの一つにすぎないとしている。そこで次に、その他の可能性をみていくことにする。⁽³⁸⁾

まず同則主義は、前述のように、ドイツの立法者が意図するところではあるが、少なくとも締約国の船主については、条約の趣旨にもとづき否定された。しかし、非締約国の船主については、また別の面から同則主義の可能性を考えてみる必要がある。そこで、改正法第三条の立法趣旨を振り返ってみると、非締約国の船主は、まずドイツ法にもとづく債権に対しては、ドイツ法により責任を制限することができる。他の締約国の法にもとづく債権に対しては、責任を制限することができない。非締約国の法にもとづく債権に対しては、責任制限もまた、当該非締約国の法に従う。ところが、船主責任制限制度は、一航海または一事故毎に複数の債権に適用されるので、同則主義によると、相異なる船主責任制限法の適用を受けるべき債権が競合する事態も生じうる。プトファルケンは、これを次のように分類して検討する。

(1)ドイツ法にもとづく制限債権と他国の法にもとづく無制限債権——ここにいう無制限債権とは、必ずしも他の締約国の法を準拠法とするために、そうなった場合だけでなく、非締約国の実質法上、責任制限が規定されていない場合を含む。さて、これにより、本来条約第一条に該当すべき債権が、無制限債権として責任制限手続から除外されるため、ドイツ法にもとづく制限債権は、配当の増額という利益を受ける。これに対して、他国の法にもとづく無制限債権は、責任制限手続への参加から受けるべき種々の利益（簡易かつ確実な救済など）を失うことになる。しかし何よりも不利益を受けるのは、船主である。というのは、船主は、ドイツ法にもとづく債権に対する有限責任と他国の法にもとづく債権に対する無限責任との二重の責任を負担することになり、その結果、条約の適用を全く受けなかつ

た場合よりも、かえって不利な地位に置かれるからである。したがって、このケースでは、同則主義は結果として支持できない（in Ergebnis unhaltbar）⁽³⁹⁾。

(2) ドイツ法にもとづく制限債権と非締約国の法にもとづく制限債権——この場合、ドイツ法にもとづく責任制限手続と非締約国の法にもとづく責任制限手続とを、完全に分離して、それぞれ独立に行なうことも可能である。しかし、それでは(1)と同じ問題が生じる。というのは、(1)の問題点は、本来条約第一条に該当すべき債権を、条約の責任制限手続から除外することにあつたからである。

そこで、これらの責任制限手続を結合することになるが、これには、まず条約の金額主義と船価主義との組み合わせが考えられる⁽⁴⁰⁾。そして、船価主義を採用している国としては、アメリカ合衆国、ギリシア、イタリアなどがあるが、これらの諸国の責任制限制度によると、必然的に責任限度額が、条約にもとづく場合と異なってくる。さらには制限債権の範囲も、イタリア法は、船主自身の法律行為や船主自身の過失から生じた債権、ならびに給料債権などを含みしめているし、アメリカ合衆国法は、そもそも海事債権に限定していない。

まず相異なる責任限度額の組み合わせを取り上げると、債権総額 \parallel 五〇〇、ドイツ法を準拠法とする債権 \parallel 二五〇、ギリシア法を準拠法とする債権 \parallel 二五〇とする。また当該船舶について算出した責任限度額は、ドイツ法によると三〇〇 \parallel 六〇パーセント、ギリシア法によると二〇〇 \parallel 四〇パーセントとする。そうすると、船主は、債権総額の半分 \parallel 二五〇を責任額として支払うことになり、そのうちドイツ法を準拠法とする債権に対しては二五〇の六〇パーセント \parallel 一五〇、ギリシア法を準拠法とする債権に対しては二五〇の四〇パーセント \parallel 一〇〇が支払われる。すなわち、計算と支払を分離したわけである。

次に、制限債権の範囲が異なるために、どちらか一方の法の下でしか責任制限手続に参加できない債権が出てくる。

そのような例として、第一に、ギリシア法を準拠法とする債権が、当該準拠法によると制限債権であるが、ドイツ法によると無制限債権である場合が考えられる。この場合、計算上、債権総額の中に、このギリシア法にもとづく制限債権を算入すると、ドイツ法を準拠法とする債権に対する配当は、すべての債権がドイツ法だけを準拠法とした場合よりも少なくなる。そこで、このような例においては、債権総額を計算するにあたっては、ドイツ法上制限債権となりうる債権の総額とギリシア法上制限債権となりうる債権の総額とを、別々に配当率の基礎としなければならない。⁽⁴¹⁾

第二に、ギリシア法を準拠法とする債権が、当該準拠法によると無制限債権であるが、ドイツ法によると制限債権である場合が考えられる。これは、まさしく前述(1)のケースと同じ問題を生じる。⁽⁴²⁾そして、プトファルケンは、ここで初めて国際私法上の調整(Angleichung)を問題とする。これには、二つの可能性がある。一つは、準拠法の変更であり、本来ギリシア法を準拠法とする債権が、ドイツ法を準拠法とすることになる。⁽⁴³⁾もう一つは、準拠実質法の内容変更であり、本来ギリシア法上無制限債権とされている債権を、制限債権として扱う。⁽⁴⁴⁾しかし、このような国際私法上の調整には限界がある。それは、一方の法によると、債権総額が責任限度額を越えているが、他方の法によると、債権総額が責任限度額に達していない場合である。このような場合に準拠法の変更を行ない、すべての債権をドイツ法に従わせるとすると、それは、もはや国際私法上の調整の枠を越えて、法廷地法の適用になる。また準拠実質法の内容変更を行ない、ギリシア法上責任限度額に達していない債権総額について、責任制限手続を行なうことは不可能である。以上により、条約の金額主義と船価主義との組み合わせは、一定の範囲でしか行ないえない(der Anwendung fähig, aber in Grenzen)。

第二の組み合わせは、条約の金額主義と委付主義または執行主義である。⁽⁴⁵⁾しかし、これは全く不可能である。というのは、船舶の一部だけの委付とか、船舶の一部だけに対する執行ということは、考えられないからである。すなわ

ち、このケースでは、同則主義は適用不可能であり、したがって使うことができない (der Anwendung unfähig, also unbrauchbar)⁽⁴⁶⁾。

(3) 非締約国間の法の競合——(1)および(2)で述べたことは、すべて、ここでも当てはまる。すなわち、非締約国の法にもとづく制限債権と他の非締約国の法にもとづく無制限債権との組み合わせは、(1)と同じ問題を生じる。次に、非締約国の金額主義と他の非締約国の船価主義との組み合わせは、一定の範囲で行ないうる。最後に、金額主義または船価主義と委付主義または執行主義との組み合わせは、不可能である⁽⁴⁷⁾。

以上の考察により、プトファルケンは、同則主義が全体として使用不可能 (unbrauchbar) であると結論づける。すなわち、そもそも適用できるかどうか、また適用できるとすれば、どのように適用できるかということが、個々のケースにかかっているようなルールは、もはやルールではない、というのである⁽⁴⁸⁾。

次に旗国法説に対しては、プトファルケンは、明白な見解を示しているといえない。そもそも旗国法については、一方において船舶を擬人化し、船舶の属人法として扱うことも可能である⁽⁴⁹⁾、他方において船主の属人法として扱うことも可能である⁽⁵⁰⁾。まず船舶の属人法については、プトファルケンは、明白にこれを否定する。というのは、委付主義や執行主義においては、船舶自体が責任を負っているようにみえるが、しかし、それは、船主が船舶によって責任を果たしているにすぎないし (Haftung des Reeders mit dem Schiff)⁽⁵¹⁾、ましてや船価主義や金額主義においては、船舶自体が責任を負う、という図式は成り立たない⁽⁵²⁾。次に船主の属人法については、プトファルケンは、これを旗国法と同一視する⁽⁵²⁾。そして、船主責任制限の準拠法としては、準拠法が明白に定まること、および同則主義の不都合を避けうること、などから消極的に賛成している⁽⁵³⁾。

第三節 旗国法説（ケーゲル）

ケーゲルは、全体としてプトファルケンとは異なったアプローチを試みる。まず締約国の船主については、直接、条約第七条にもとづいて、商法典第四八六条以下が適用されるとする。というのは、実質私法統一条約が国内法に組み込まれるという形を取らなかった場合には、当該統一法の国際私法的適用範囲（*der internationalprivatrechtliche Geltungsbereich*）は、大抵、条約自体によって定められているし、また、一九五七年条約の第一条から第六条までがドイツ商法典第四八六条以下に移し変えられたように、統一実質法が国内法に移し変えられた（*ins Landesrecht umgesetzt*）場合にも、条約の国際私法規定は、直ちには無視されないからである。むしろ、それは原則として適用される。その点では、プトファルケンに賛成する。しかし、それは、プトファルケンがいうように国内法としてではなく、条約法（*Abkommensrecht*）として適用されるのである。⁽⁵⁴⁾

そこで、ドイツの立法者が同則主義を意図していたとすると、それは動機の錯誤（*Motivirrtum*）であり、条約の締結や統一実質法の国内法化などの事実と比べると、大したことではない。そして、立法者は、従来適用されていた抵触規定を更に適用しうるか、という点だけでなく、そのような抵触規定の内容についてまで、おそらく誤認していた。⁽⁵⁵⁾ というのは、同則主義には問題があったからである。まずプトファルケンは、同則主義により相異なる責任制限制度が適用され、ほとんど解決できないような問題が生じることを証明した。また同則主義は、国内的な判決の調和を妨げる。さらに船主責任制限は、契約債権にも不法行為債権にも適用されるべき海商法独自の制度である。以上の理由により、異則主義が要請される。⁽⁵⁶⁾

さて現行法の解釈としては、もちろん非締約国との関係においてのみ、それが効果を及ぼす。というのは、締約国

との関係においては、前述のとおり、条約の第七条が適用され、それゆえ締約国の船主に対しては、条約法が適用されるからである。⁽⁵⁷⁾

次に、非締約国との関係では、法廷地法よりも、一般に旗国法が適用されるべきである。というのは、旗国法主義は、それが他国においても採用される限りにおいて、国際的な判決の調和を可能とするし、また便宜(Opportunität)だけを求めてドイツで訴訟を行なう、というようなことも防げる。便宜置籍船の場合に、船籍港が連結点となるべきかどうかは、それ自体の問題(eine Frage für sich)である。⁽⁵⁸⁾

ところで、ケーゲルは、ドイツが一九五七年条約を国内法化する以前から、旗国法説を主張している。⁽⁵⁹⁾そこで次に、これを見ていくことにする。まずケーゲルは、不法行為の要件事実と効果とが同一の法に従うべきである、という同則主義の理由づけを紹介した後⁽⁶⁰⁾、これに対して次のように反論する。(1)国際私法においては、要件事実と効果とが異なる法に従う、という例は多数存在する。⁽⁶¹⁾(2)不法行為の要件事実と効果とが相異なる法に従うとしても、それが不合理というわけではない。⁽⁶²⁾(3)何が許され、何が禁止されるかという問題と、禁止に対する違反の効果とは、相異なる正義の問題である。複数の法を適用しうるのは、このためである。(4)船主責任制限の問題は、たとえ不法行為の効果の範囲に入るとしても、特殊な問題である。それは、通常の不法行為責任法と全く区別することができる。また、このことは、通常の不法行為責任法が変更されたわけでもないのに、委付主義から金額主義に至るまで、通常の原因が大幅に変更されているのをもみても分かる。⁽⁶³⁾

以上のように、同則主義の理由づけに反駁した後、次に異則主義の積極的理由づけが続く。(1)準拠法の統一をいのであれば、船主責任制限の準拠法の統一もまた必要である。というのは、船主責任制限は、不法行為責任にだけ適用されるのではなく、契約責任や、また時には海難救助の報酬および共同海損の分担金にも適用されるからである。⁽⁶⁴⁾

(2) 航海は、多額の費用を要し、また船主のコントロールを越えた多くの危険にさらされている。それゆえにこそ、船主は、すべての責任を負うのではなく、海産または海産の価格もしくははその一部に限定して責任を負うのである。すなわち、船主の責任は、その持船の全部に対応した海事企業ではなく、当該船舶だけに対応した海事企業 (*l'entreprise maritime correspondant à un seul navire*) に限定されるわけである。その意味で、船主は、国際私法において独自の連結が定められた特別財産を形成する法人および相続に類似している。すなわち、委付主義および執行主義においては、特別財産＝海産が形成される。もちろん、この特別財産は、一航海についてだけ形成されるわけであるから、短期間しか存続しないし、また金額主義においては、全く存在しない。しかし、主たる任務は共通している。すなわち、船主の危険を一定の方法で制限することである。そして、そこには、ある意味で、海商法独自の属人法 (*statut personnel limité au droit maritime*) が存在するのである。⁽⁶⁵⁾

(3) 以上の理由により、船主責任制限独自の連結が正当化される。そして、連結点としては、旗国・船籍・船主の国籍・船主の住所が考えられ、これら四つの連結点は、一般に一致する。しかし、これらのうち、旗国法が最も適切なように思われる。旗国は、船主が自ら選択したわけであるし、また契約の相手方にとっても容易に識別できる。不法行為についても、旗国法は、その一貫性のゆえに受け入れることができる。もつとも、旗国法の権威は、便宜置籍船のために、幾分減少した。⁽⁶⁶⁾ しかし、このようなケースについては、法律回避 (*fraude à la loi*) の面を考慮して、例外を設けることができる。

(4) 船主責任制限独自の連結が、実際には限られた効用しか持たないことから、法人、相続または自然人の地位・能力の場合と比べると、それほど重要でない、というBGHの主張は、一応認めなければならぬ。⁽⁶⁷⁾ また確かに、委付主義または執行主義を採用した国の船主は、金額主義を採用した国の領海で発生した事故について、当該金額主義の

適用により、一般に相当の責任軽減を計ることができ⁽⁶⁸⁾。しかし逆に、金額主義を採用した国の船主は、委付主義または執行主義を採用した国の領海で発生した事故について、当該委付主義または執行主義の適用により、はるかに重い責任を負うことになる。他方、船主の責任が契約または不法行為の準拠法によるのではなく、そもそも損害の発生原因となった船舶の旗国法によるのであれば、相手方、とりわけ船舶衝突の被害者は、過度の不利益を被らなくてすむ⁽⁶⁹⁾。

(5)同則主義によると、衝突した両船の船主責任が同じ方法で制限される、というBGHのもう一つの論拠は、⁽⁷⁰⁾確かに双方過失の場合には当てはまる。しかし、判決例の中で最も多いのは、一方過失の場合である。また双方過失の場合でも、旅客、船員、荷主などの第三者に対する責任については、旗国法主義は何の困難も生じない。さらに相手方船主に対する責任については、各船主は、それぞれ自船の旗国法にもとづいて制限でき⁽⁷¹⁾る。

第二章 アメリカ合衆国法

アメリカ合衆国は、前述のように、船価主義を採用しており、その結果、一九五七年条約を国内法化した他国の金額主義との間に、顕著な相違を見せている。すなわち、船舶が全損した場合には、船価主義は、船主にとって有利となり、債権者にとって不利となる。これに対して、船舶が残存し、しかもその価格が金額主義により算出した責任限度額よりも多い場合には、船価主義は、債権者にとって有利となり、船主にとって不利となる。それゆえ、船主も債権者も、ケース毎に自己に有利な法の適用を主張して、相争うことになる⁽⁷²⁾。

事実、そのような争いの萌芽は、すでに前世紀末から見えている。しかし、そこではまだ、他国の船主がアメリカ合衆国法に規定された責任制限の利益を受けうるかどうか、という形で問題になっており、積極的に他国の責任制限

法の適用が主張されていたわけではなかった。そして、連邦最高裁判所は、このような問題に肯定の答えを与えている。すなわち、一八八一年のスコットランド号判決は、英国船と合衆国船とが公海上で衝突し、両船ともに全損した、という事件に関するものである。そして連邦最高裁判所は、次のような理由にもとづき、英国船主は合衆国法に規定された責任制限の利益を受けうる、との判決を下した。「われわれの見解によると、合衆国によつて承認された海商法のルールは、適切に行ないうる限り、すべてのものに等しく適用されるべきである、ということがパブリック・ポリシーにより要求されている。したがつて、合衆国法上、たとえ外国人または外国船に適用できない個々の規定があつたとしても、それらは、責任制限に関する一般規則の適用を妨げるようなものではない。この規則およびそれを執行する方法は、すべてのものに平等に適用すべきである。それらは、制定法の文言上、いかなる国籍またはドミサイルにも限定されていない。また解釈上も、限定されるべきではないと考える。」⁽⁷³⁾ また一九〇七年のブルゴーニュ号判決は、英国船とフランス船とが公海上で衝突し、フランス船が全損した、という事件に関するものであるが、連邦最高裁判所は、フランス船主の責任制限について、スコットランド号判決を確認した。⁽⁷⁴⁾⁽⁷⁵⁾

これに対して、一九一四年のタイタニック号判決は、まさに同則主義か異則主義かの問題であり、それ以後の判決に多大の影響を及ぼした。事件は、英国の豪華客船タイタニック号が処女航海の途上、公海上で氷山と衝突し、多数の乗客および積荷等と共に沈没したというものである。そしてホームズ(Holmes)判事は、連邦最高裁判所の意見を次のように述べた。

「確かに、連邦議会の制定法は、公海における英国船の行動を支配するものではないし、またそのように述べていない。……また確かに、英国法に準拠した不法行為(British tort)にもとづく損害賠償の基礎は、英国法上の義務にある。しかし他方、法廷地法は、自国のポリシー(domestic policy)を理由として、その義務の強制執行を全く拒否し

たり、自国において認めうる範囲以上の強制執行を拒否することができる……。それゆえ連邦議会は、海事管轄に属する一定の事項に関して、合衆国の裁判所に訴えを提起した当事者が、所定の範囲または方法でのみ、損害を回復すべきものと定めることができる。⁽⁷⁶⁾」

「問題は、タイタニック号の船主が本件の責任制限手続により、すべての債権者に対して参加を請求したり、英国法上与えられた権利を縮減したりすることができるかどうか、というものではない……。問題は単に、合衆国における訴訟を適当と思う者が、英国法のいかにかわらず、損害賠償を制限されるかどうか、というものにすぎない。そして、われわれの見解によると、かれらがそのような制限を受けることは、本裁判所の従来の判決から導き出される。すなわち、スコットランド号判決やブルゴーニュ号判決において、責任制限が認められたのは、当事者の行動が合衆国法に従っていたからではなく、「合衆国の制定法が外国船に対し、合衆国において訴えられた場合には、連邦議会の制定法にもとづく責任制度を許しているからであつたに違いない。」連邦議会の制定法は、「責任を課するのではなく、制限するにすぎない。責任は、すでに他の根拠にもとづいて存在する、と仮定されている。重要な点は、外国船が合衆国において訴えられた場合には、たとえ合衆国の実体法に従っていないにもかかわらず、責任制限の適用を受けうる、ということであつた。⁽⁷⁷⁾」以上の理由により、連邦最高裁判所は、英国法ではなく、合衆国法による責任制限を認めたとある。⁽⁷⁸⁾」

さて、このタイタニック号判決は、その後の連邦裁判所の判決において、リーディング・ケースとして扱われることになるのであるが、その解釈は、さまざまに分かれている。たとえば、初期の下級審判決は、責任制限を認めた制定法が救済 (remedy) に関するものであり、それゆえに法廷地法が適用されるとして、タイタニック号判決を引用している。⁽⁷⁹⁾

ところが、連邦最高裁判所は一九四九年、タイタニック号判決の解釈について、新たな問題を投げかける判決を下した。この判決は、合衆国船ノーウォーク・ヴィクトリー号がベルギー領水内において英国船と衝突し、同船を沈没せしめた後、川の堤防をも破損した、という事件に関するものである。そしてノーウォーク・ヴィクトリー号の船主および裸備船者は、合衆国制定法にもとづいて責任制限の申立を行なったのであるが、責任限度額については、ベルギーにより批准された一九二四年条約の適用を主張した。すなわち、責任限度額は、合衆国法によると船価一〇〇万ドルであるが、一九二四年条約によると三二万五千ドルにしかならない、というのである。

これに対して、連邦地方裁判所は、責任制限は救済に関するものであり、それゆえ法廷地法に従うとして、一〇〇万ドルに満たない基金にもとづく責任制限の申立を却下した。また連邦控訴裁判所も、次のように述べて、第一審判決を確認した。「もし本当に、申立人の責任限度額が三二万五千ドルであり、船価が一〇〇万ドルであるとしたら、申立人は、本件のような責任制限手続を開始する権利は全く持たず、自己に対する訴訟の抗弁として、この免責事由を主張できるにすぎない。他方、もし申立人の主張が間違っており、責任限度額が三二万五千ドルを越えるとしたら、申立人自身も認めているように、形成された基金は少なすぎる。」すなわち、申立人の主張は相矛盾する、⁽⁸⁰⁾というのである。

ところが、連邦最高裁判所は、原審の審理が不十分であるとして、破棄・差戻の判決を下した。フランクファーター (Frankfurter) 判事は、多数意見を代表して、次のように述べる。「もし本当に、ベルギーの責任制限が権利に結びついているのであれば、タイタニック号判決のいかなる文言も、このような責任制限に従うことを妨げるものではない。というのは、本裁判所が当該事件で扱ったのは、『すでに他の根拠にもとづいて存在すると仮定された責任』だからである。ところで、もしベルギー法上、権利侵害から生じた責任が、一九二四年条約によって認められた責任以

上のものでないとすると、もちろん合衆国の制定法が損害賠償請求権をそれよりも拡張しうるものと考えられることはできない。これと異なった他の結論は、不法行為にもとづく損害賠償請求権の存否および範囲が、立法化された自国の優先的ポリシーに反しない限り、不法行為地の法による、という確立した原則を無視するものであろう。⁽⁸¹⁾

「他方、もし一九二四年条約が単に手続規定にすぎず、これにより、すでに存在する債権が一同に集められ、責任制限基金に対する割合に応じて削られるだけであるとすると、法廷は外国の手続規定に拘束されない、という同じく確立した原則が遵守されるであらう。⁽⁸²⁾」

「われわれは、これら二つの相対立する仮説のいずれを選ぶかには、答えないことにする。また、これらの明らかにならぬ一刀両断的な選択肢で十分である、と言おうとしているわけでもない。というのは、ある責任制限が個人個人の損害賠償請求権ではなく、一定の不法行為から生じた債権全体に結びついている場合には、それは言葉の特殊な意味においてのみ、『権利に結びついている』と言えるのであるし、また、ある規則が債権者の回復しうる金額を削るように機能する場合には、それは『手続』という用語のどんな定義にも当てはまるわけではないが、非常に広い定義には当てはまりうるからである。⁽⁸³⁾」

以上のように、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決が加わったために、この判決が果してタイタニック号判決を覆したのかどうか、という点も新たに争点となった。しかし、一九五〇年代の判例は、これに関して一般に否定的見解に立つようである。たとえば、一九五四年のウェスタン・ファーマー号判決は、ノルウェイ船と合衆国船とが英国運河において衝突し、合衆国船の積荷が全損した、という事件に関するものであるが、荷主からの提訴に対して、被告ノルウェイ船主は、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決を引用し、これによると、責任制限の準拠法は英国法であるから、合衆国裁判所は管轄権を欠くと主張した。これに対して、連邦控訴裁判所は、次のように述べて、被告の主張

を退けた。「このような制定法が救済(remedy)の一部であり、それゆえ法廷地法が適用されることは、タイタニック号判決により、最終的に確定された (finally settled) ……」被告がノーウォーク・ヴィクトリー号判決に見出したもの、「すなわち、後者が前者を変更したという事実を、われわれは発見することができなかった。⁽⁸⁴⁾」

また、かの Jones Act に関する連邦最高裁判所判決 (Lauritzen v. Larsen) ⁽⁸⁵⁾ も、付随意見において船主責任制限の準拠法に触れながら、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決は無視している。すなわち、「船主責任制限に関する合衆国の制定法は、かつて文言上『いかなる船舶』 (any vessel) にも適用されると規定されていたが、⁽⁸⁶⁾ 合衆国の裁判所は、訴訟原因が外国において生じた事件 (foreign causes) にも、これを適用していた、と指摘されている。そこで類推により、『いかなる船員も』 (any seaman) という文言も、このように適用されるよう解釈すべきである、と主張されている。⁽⁸⁷⁾」しかし、状況は全く逆である。責任制限法は、涉外事件 (foreign transactions) に関して合衆国における訴訟を選択した者に対してのみ、前述のように適用されると解されていた。すなわち、ここでは法廷地法が、自発的にそれに従った原告に適用されるのであって、それ以外の者に法廷地法を押しつけているのではない。⁽⁸⁸⁾ 以上のように述べて、連邦最高裁判所は、タイタニック号判決だけを引用した。⁽⁸⁹⁾

ところが一九六〇年代以降、一部の下級審判決において、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決が見直され始めた。まず一九六七年のヤーマス・キャッスル号判決では、初めて法廷地法ではなく、旗国法が適用された。事件は、パナマの遊覧船が公海上で炎上し、沈没したというものである。そして船主は、合衆国制定法にもとづいて責任制限の申立を行なったのであるが、債権者側は、責任限度額について、当該船舶の旗国法であるパナマ法の適用を主張したのである。すなわち、合衆国法によると、責任基金は、船舶の残骸の価格および旅客運賃から構成されるのであるが、パナマ法によると、さらに保険金も基金に組み込まれる、というのである。そこで、メールテンス (Mehtens) 判事

は、次のように述べて、債権者側の主張を認容した。

まずタイタニック号判決において、最高裁判所は、「責任金額の算定(valuation)に関する合衆国の制定法が手続法であると述べ、また反対の証拠がない限り、英国の責任制限法も同様に手続法であると仮定した。そこで、純粹に二つの国の抵触した手続規定の比較の執行として、法廷地法、すなわち合衆国の手続規定が責任基金の額を決定する、と判決したわけである……。」⁽⁹⁰⁾ こうしてタイタニック号判決は、この問題の有効な先例となり、現在もなおそうである。

しかし、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決は、「問題の別の側面を述べている。」すなわち、この判決においてフランスクファーター判事が述べていることは、「本法廷が第一に、パナマ共和国の法は船主の責任制限を認めているかどうか、第二に、パナマの責任制限の性質は手続か実体か、これらを確認するために、当事者によって主張されたパナマ法を調べるべきである、ということの意味する……。」⁽⁹¹⁾

そこで、専門家の証言 (expert testimony) によると、確かにパナマには、船主責任制限に関する立法が存在し、その性質は、手続というよりも実体である。⁽⁹²⁾ したがって、「本法廷は、このようなパナマ法の適用を妨げるべき合衆国の優先的パブリック・ポリシーを知らない。すなわち、合衆国の手続法がパナマの責任制限に関する実体法に取って代わるべきである、というような合衆国のパブリック・ポリシーが存在するとは考えない。」⁽⁹³⁾

メールテンス判事は、これに加えて、さらに次のような付随意見を述べている。「もし前述のタイタニック号判決およびノーウォーク・ヴィクトリー号判決の分析が正しくないとしたら、本法廷は、タイタニック号判決が再検討されるべきである、と考える。」⁽⁹⁴⁾ そもそもタイタニック号判決は、(1)合衆国の制定法が準拠外国法にかわりなく合衆国法の適用を要求していること、(2)外国の責任制限の適用が合衆国のパブリック・ポリシーに反すること、(3)またはいかなる責任制限も手続に分類されること、以上のいずれかを述べているに違いない。

しかし、(1)に対しては、「アメリカの裁判所は、アメリカの制定法の制限金額を、それが法選択規則により指定された場合に限り、適用すべきであり、またそうするであろう。抵触法の原則は、本質的に、社会によって支持された道徳的・社会的価値に対応した正義の観念にもとづいている。人びとは、当該法律関係が事件発生の際に最も重要な牽連関係 (the most significant contacts) を持っていた法律制度について、期待を抱いており、その国の法が当該法律関係に適用されることを期待している。もし当事者の正当な期待が実体的な権利に関する外国法にもとづいているのであれば、その法が適用されるべきである。」⁽⁹⁵⁾

また(2)に対しては、「もし責任限度額が実体と分類されるのであれば、それは、外国の責任制限の適用がアメリカの制度の円滑な運用を、いかなる形にせよ害さない限りにおいてのみである。本件の金額的責任制限は、船主が責任を制限するために、どのような手段を取りうるかを示した法廷地の規定と抵触しうる規定のいずれからも、容易に分離できる。たとえば、責任制限の申立、基金の形成、公告、その他の書類の提出のような手続は、特定の状況を取り扱うために制定法によって定められた法廷地の制度の一部である。これらの規定から外れるのは、非常に困るわけであるが、しかし本件の金額的責任制限それ自体の適用は、このような困難を生じない。」⁽⁹⁶⁾

最後に(3)に対しては、旗国法の適用は、「アメリカ法、英国法またはブラッセル条約のうち、いずれが最初に訴えを提起した者に有利であるかにもとづく法廷地漁りを減少させ、かつ当事者の権利・義務を、事故の時点で確定する。この結論は、外国の責任制限を実体に関するものとして適用することに抵抗を感じなかった大多数のヨーロッパの裁判所の態度と一致する。外国の船主は、これによって差別を受けているわけではない。というのは、まさに自国の法廷におけるのと同じ扱いを受けているのであるし、また相異なる諸国における相異なる損害賠償請求の危険が減少するからである。」⁽⁹⁷⁾

このヤーマス・キャッスル号判決は、連邦地方裁判所によるものとはいえ、それから約一〇年後、一九七六年に相前後して、二つの他の連邦地方裁判所の判決において取り上げられているので、次にこれらを見ておく。まず一つは、スチールトン号判決である。本件は、合衆国船スチールトン号がカナダ運河にかかった橋に衝突し、橋の破片が運河に埋まって交通を妨害した、というものである。そこで船主は、合衆国の裁判所に責任制限の申立を行なったのであるが、責任限度額については、カナダ法の適用を主張した。これに対して、クルパンスキー(Krupansky)判事は、ヤーマス・キャッスル号判決を肯定しながらも、結果的には船主の主張を退けた。

まずノーウォーク・ヴィクトリー号判決以前においては、「船舶衝突訴訟における船主の責任を制限する制定法は、手続であり、それゆえ法廷地法が適用されることに、異論はなかったように思われる。」しかし、その後、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決において、「最高裁判所は、次のように述べて、以前の判決を変更した。すなわち、もし外国の責任制限が当該外国法の下において発生した権利に『結びついている』であれば、法廷地において施行された救済にかかわらず、外国の責任制限が適用される。」他方、外国の責任制限が単に手続にすぎないのであれば、それは適用されない。「それゆえ、最高裁判所は、地方裁判所に対して、主に外国の責任制限の性質が実体であるか手続であるかを確認するために、調査を行なうよう命じたのである。⁽⁹⁸⁾」

ところが、本件においては、カナダの責任制限が実体であるか手続であるかに関する証拠は、何も得られなかった。そこで、クルパンスキー判事は、ダイシー&モリスの第九版および一九七一年の貴族院判決(Boys v. Chaplin)を用いる。これらによると、損害の疎遠性および項目(remoteness and heads of damage)は、実体として原因債権の準拠法により、損害賠償額の算定(measure or quantification of damages)は、手続として法廷地法による。⁽⁹⁹⁾そして、これら英国の学説および判例が、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決の見地から、最も説得力がある(most

appealing)、というのである。そこで、このような基準を本件に当てはめてみると、船主の責任限度額を船舶のトン数に応じて定めたカナダ法の規定は、単に責任基金の限度を算定しているにすぎないから、その性質は手続であり、したがって、合衆国の裁判所においては適用されない、と結論づけている⁽¹⁰⁰⁾。

これに対して、もう一つのユリピラス号判決は、ヤーマス・キャッスル号判決それ自体を批判する。本件は、パナマ船ユリピラス号が公海上で炎上し、積荷に燃え広がった、というものである。そして船主は、合衆国制定法にもとづいて責任制限の申立を行なったのであるが、これに対して、債権者側は、ヤーマス・キャッスル号判決を引用し、パナマ法にもとづいて、保険金をも責任基金に取り込もうとした。ところが、テニ(Tenney)判事は、次のように述べて、債権者側の主張を退けた。

確かに、ヤーマス・キャッスル号判決は、船主責任制限に関するパナマ法が手続というよりも実体であることを確認し、したがって、船主により形成されるべき基金を確定するために、パナマ法を適用した。しかし、「これは、たとえ当該外国船が外国の実体法に従おうとも、合衆国において訴訟が行なわれる限り、合衆国の責任制限法にもとづく責任制限は外国船にも適用される、というホームズ判事の判決に反するように思われる。」確かに、ヤーマス・キャッスル号判決によると、外国法が合衆国の責任制限法よりも高い責任限度額を定めている場合にも、当該外国法が実体として適用されることになる。「しかし、外国の実体法は、より低い責任限度額を定めている場合に限り、合衆国の制定法にもとづいて形成されるべき基金に影響を与える、と思われる。」というのは、合衆国の船主責任制限法の第一八三条は、船主の責任が船舶および運賃に対する船主の「権利の価格を超えないものとする」と述べているからである。すなわち、船主の責任は、場合によって、それより少なくできるだけである。したがって、合衆国の船主責任制限法は、パナマの実体法がそれより低い責任限度額を定めている、という証拠がない限り、責任基金についても適用

される。⁽¹⁰⁾

第三章 日本法における問題

最初に述べたように、わが国は、昭和五十一年に一九五七年条約を批准し、かつ同条約を国内法化するために、いわゆる船主責任制限法を施行したが、しかし条約第七条は、本文も但書も同法に組み込まれなかった。それにもかかわらず、わが国において公表された同法の解説は、同法が条約第七条に沿って適用されるものと解しているようである。⁽¹⁰⁾

もつとも、そう解したとしても、条約第七条が抵触法的適用範囲を定めたものか、それとも実質法的適用範囲を定めたにすぎないのか、という問題は残るであろうし、また、わが国の船主責任制限法が条約第七条の本文に沿って適用されるのか、それとも但書をも考慮して適用されるのか、という点にも問題がある。⁽¹⁰⁾ さらには、前章までに提起された問題点を振り返ってみると、そもそも条約のいかんにかかわらず、船主責任制限の準拠法がどのように定められるのか、という点にまず問題が残っているように思われるので、以下では、この点を中心に考えてゆきたい。

まず同則主義によると、船主責任制限の準拠法は原因債権の準拠法と同一になる。そして、ここでいう原因債権とは、不法行為債権であると契約債権であるとを問わない。⁽¹⁰⁾ ところが、国際私法上は、不法行為債権と契約債権とで準拠法が異なりうるのであるから（法例第七条・第一条）、同則主義によると、相異なる準拠法にもとづく相異なる船主責任制限制度が競合する事態も起こりうる。そして、このように相異なる船主責任制限制度は、別々に適用するにしても、また同時に適用するにしても、不都合な結果を招くから、同則主義は取りえない。この点を漠然と述べるのではなく、具体的に例証したことは、プトファルケンの功績であった。

これに対しては、實際上、このように相異なる船主責任制限制度が競合した例は、各国の判例上みられない、という反論があるかもしれない⁽¹⁰⁶⁾。しかし、実際の裁判において問題になったことがない、ということから直ちに、その可能性までも否定することはできまいであろう。また、多様な債権を一つの手続の中で扱う、という船主責任制限の本質からしても、この制度が個々の原因債権の準拠法に従うことの根拠は薄弱である。その点で、たとえば、わが国の「国際海上物品運送法」において、運送人の責任が貨物一包または一単位につき一〇万円に制限されているのは、區別されなければならない。この国際海上物品運送法における責任制限は、そもそもの責任の存否との関連で規定されたものであり、また、その対象も個々の貨物についての個々の損害賠償請求権に限定されている。これに対して、船主責任制限においては、タイタニック号判決も指摘しているように、責任はすでに他の根拠にもとづいて存在すると仮定されているわけであり、その個々の損害賠償請求に対する責任の存否および範囲が原因債権の準拠法に従うことはともかくとして、これらを一括して制限すべき船主責任制限までもが、原因債権の準拠法に従うことには、疑問がある。

それでは、船主責任制限独自の準拠法があるとして、それは、どのように定められるのか。これには、まず旗国法説が考えられる。しかし旗国法説は、結局のところ消極的な理由づけしか与えられなかったように思われる。たとえば、ケーゲルは、船主の責任が特別財産＝海産に限定される点に着目して、法人や相続の場合との類似性を強調し、その結果、船主または船舶の属人法としての旗国法の適用を主張していた。しかし、ケーゲル自身も認めているように、金額主義においては、海産が直接には船主の責任制限に結びつかないのであるから、海産を根拠とする立論は、その点で、すでに破綻しているといえよう。さらに、ケーゲルによると、旗国法は、船主自身が選択したのであるし、契約の相手方にとっても容易に識別できる、また不法行為についても、その一貫性のゆえに、これを受け入れること

ができる、とのことであるが、これは、海事における旗国法の優位を主張するものであろうか。もしそうであるとしたら、少なくとも、わが国においては、海事におけるあらゆる法律関係が原則として旗国法による、という意味での旗国法の優位は、もはや否定され、むしろ国際私法の一般原則によりながら、やむを得ない場合に限り、例外的に旗国法による、という説が多数を占めつつある⁽¹⁰⁷⁾。したがって、船主責任制限の準拠法もまた、他に適当な連結点があれば、それによるべきであり、あえて海事の特殊性を根拠として、旗国法の適用を主張することには無理がある。

それでは、法廷地法説はどうであろうか。まずプトファルケンは、法廷地法説の積極的根拠として、ベター・ローである統一法が可能な限り広く適用されるべきことを挙げ、消極的根拠として、法廷地漁りが不当な結果にならないことを挙げる⁽¹⁰⁸⁾。しかし、ここでは、統一法条約のいかんにかかわらず、そもそも船主責任制限の準拠法がどのように定められるかを考えようとしているのであるから、プトファルケンの積極的根拠は、考え方の順序として受け入れることができない。また、統一法だけがベター・ローとして広く適用されるべきであるとしたら、一九五七年条約を国内法化する以前のドイツにおいては、船主責任制限の準拠法が別の方法で定められていたはずであり、結局、法廷地法説は、統一法自体の抵触規定によって、初めて根拠づけられることになる。そこでプトファルケンにおいても、積極的根拠は破綻しており、法廷地法説は、消極的理由づけしか与えられていない⁽¹⁰⁹⁾。

次に、合衆国の判例は、タイタニック号判決およびノーウォーク・ヴィクトリー号判決の解釈をめぐって区々に分かれているが、それらを分類してみると、次のようになろうかと思う。(1)あらゆる船主責任制限法は、救済(remedy)に結びついたものであり、それゆえ法廷地法が適用される⁽¹¹⁰⁾。(2)外国の船主責任制限が手続であるか実体であるかを調べ、もしそれが実体であり、権利に結びついていると判断された場合には、責任限度額については、法廷地法でなく、当該外国法が適用される⁽¹¹¹⁾。(3)同じく外国の船主責任制限が手続であるか実体であるかを調べるのであるが、たとえそ

れが実体であるとしても、責任限度額については、法廷地法と当該外国法とが両方とも適用され、結局どちらか低い限度額を定めている法による⁽¹²⁾。

これらのうち、(2)および(3)は、外国の船主責任制限が手続であるか実体であるかを調べる点で共通している。しかし、合衆国で公表された幾つかのコメントは、これらの判決が機械的に手続か実体かの区別をしたものとして、批判しているようである⁽¹³⁾。いずれにしても、(2)および(3)は、実質法上の区別が直接に抵触法に反映する点で、わが国の国際私法の解釈としては、採用し難い⁽¹⁴⁾。また原因債権の準拠法が適用される可能性を残す点で、同則主義に対するのと同じ疑問が感じられる。これに対して、(1)は比較的古い判決によるものであるが、国際私法的判断として法廷地法説を採用したものと考えられる。しかし、船主責任制限が救済に結びついたものであるから、というだけでは、法廷地法説の積極的根拠として不十分である。そこで、タイタニック号判決およびノーウォーク・ヴィクトリー号判決それ自体の中に、法廷地法説の理由づけを捜すことになる。

まずタイタニック号判決においては、権利の存否そのものは、原因債権の準拠法によるとしても、権利の実現は、法廷地法による、という前提があった。したがって、通常は、権利の実現に何の障害がないとしても、政策的判断により、それを全く否定ないし制限することが、立法により可能であるとする。すなわち、権利そのものは否定されなけれども、合衆国の裁判所は、その実現に手助けしないだけである、ともいえよう。そのような立法の一例が、船主責任制限法である。それゆえ、合衆国の船主責任制限法が合衆国における訴訟の当事者以外の者を拘束することはないし、また逆に、合衆国の裁判所が他国の船主責任制限法を適用することもない。ただ実質法的適用範囲として、合衆国の船主責任制限法が外国人船主にも適用されるかどうかは、問題となりうるが、同法の解釈として、そのような制限は存在しない。

次に、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決においては、確かに、すべての船主責任制限が手続であるという断定は避けて、手続か実体かの区別を行なうよう述べられている。しかし、これは、実質法上の区別をそのまま抵触法においても採用せよ、という意味であろうか。その後の一部の下級審判決は、これを肯定に解しているようであるが、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決は、実質法上の区別と抵触法上の区別を分けているようにもみえる。すなわち、「ある責任制限が個々人の損害賠償請求権ではなく、一定の不法行為から生じた債権全体に結びついている場合には、それは言葉の特殊な意味においてのみ、『権利に結びついている』と言えるのであるし、また、ある規則が債権者の回復しうる金額を削るように機能する場合には、それは『手続』という用語の……非常に広い定義に当てはまりうる」と述べている点である。

以上は、タイタニック号判決およびノーウォーク・ヴィクトリー号判決を部分的に取り上げただけであり、判決全体の解釈は、合衆国裁判所のみが行ないうるところであるが、しかし、わが国の国際私法の解釈として、これらを法廷地法説の理由づけに利用することは許されるであろう。すなわち、わが国の実質法の解釈としては、確かに、船主責任制限の要件および効果、とりわけ責任限度額は、実体⁽¹⁵⁾に分類されるであろう。しかし、実質法上、手続に分類されたからといって、直ちに法廷地法の適用が導かれ⁽¹⁵⁾ないように、実質法上、実体⁽¹⁵⁾に分類されたとしても、それは法廷地法の適用を拒否する理由とはならない。そこで、国際私法独自の立場からみると、船主責任制限は、法廷地国の政策的考慮により、権利の実現を制限し、かつ特別の手続に導くものであるから、実体と手続とを分けることは、法廷地国の立場から不可能であり、したがって、全体として法廷地法に従うものと解する。

これは、船主責任制限の存在理由からも導きうる。たとえば、わが国の最高裁判所は、昭和五五年一月五日、船主責任制限法第二章（実体規定）が憲法第二九条の財産権の保障に違反しない、との決定を下したが、それは次のよ

うな理由に基づく。(1)船主責任制限制度は、海運業保護のため、その態様はともかく、古くから各国において採用されてきた。(2)わが国の船主責任制限法第二章は、一九五七年条約を国内法化したものであり、国際的性格の強い海運業について、わが国だけが船主責任制限制度を採用しないことは、實際上困難である。(3)わが国においても従前は商法に委任の制度が定められていたのであるが、本法は、これを金額主義に改めたものであり、しかも、損害が船主自身の故意または過失によって発生した場合の債権等、一定の債権は制限債権とせず、また、本法施行に伴って改正された商法第六九〇条は、民法所定の使用者責任を加重し、船主にある程度の無過失責任を認めている。以上の点を勘案すると、「本法第二章の規定は、公共の福祉に適合する定めとして是認することができ、憲法二九条一項、二項に違反するものといふことはできない。」⁽¹¹⁶⁾

このように海運業保護の面を強調した決定に対して、学説の側からは、結論には反対しないものの、これだけでは不十分である旨の反論がある。たとえば、「現代における責任制限条約の理念は、企業者保護の側面があることを否定できないが、それよりもむしろ、債権者・被害者に対して公平で迅速かつ確実な債権額の分配を行なうことに」⁽¹¹⁷⁾ある、とか「船主有限責任の合理性の問題は、責任の限定を図る船主と経済的損失の回復を求める被害者（債権者）との相反する権益のバランスがいかに合理的にとられているかにあり、現代社会においては、被害者に対する公正な救済がどれほど適切に実現されているかに、いわば責任制限制度の存立がかかっている」⁽¹¹⁸⁾、とか述べられている。⁽¹¹⁹⁾すなわち、船主責任制限制度は、船主と債権者との間の微妙な利益のバランスの上に立っており、したがって、責任制限手続は、その前提となる実体部分が異なれば、存在理由を失いかねないのである。

さらには、類似の制度である破産の準拠法について述べられていることも、参照されるべきであろう。すなわち、破産制度も船主責任制限と同じく、実質法上は、手続と実体とに分けられているのであるが、国際私法上は、破産債

権自体の成立および効力を除いて、概ね法廷地法によるとされている⁽¹²⁰⁾。但し、その理由としては、破産法の大部分が本質的に手続に属し、公序法の性格を有するから、としか述べられていないのであるが、これは、とりもなおさず、破産制度が全体として法廷地法に従うことに疑いが抱かれていなかっことを表わしており、たまたま船主責任制限がかつて商法典に規定されていたからといって、区別すべきものではない。すなわち、疑いが抱かれるとすれば、どちらの制度も租上に乗せられるべきものと思う。しかし、前記の理由により、少なくとも船主責任制限制度は、法廷地法に従うべきであろう。

おわりに

思えば、わが国の船主責任制限法は、立法の最初から、手続については、破産法をモデルにしていたとのことであり⁽¹²¹⁾、そののみならず、「責任制限事件の実質は、制限債権者の制限債権額を確定し、基金を分配することにあるから、まさに一部破産であり、破産事件と同様の性質を有するものと解すべきである」と述べられていた⁽¹²²⁾。「しかし、この手続における債務者は支払不能ではなく、債務者の企業活動を支える一般財産から切り離された特別財産として基金が形成されること、配当すべき金銭は最初から純粋な形で用意されていること」などの相違点も指摘されている⁽¹²³⁾。

そこで、船主責任制限の準拠法は、前章までの考察から法廷地法であるとしても、その他の関連問題、すなわち外人法上の問題および手続の国際的効力の問題は、ある面では破産法における議論が参考になるし、他の面では全く違つた解決が必要となる。これらの問題は、一応本稿の範囲外であるが、本稿を締めくくるにあたり、ここで試論を行なつてみたい。

まず外人法の問題については、破産法第二条が相互主義にもとづき、外国人はその本国法において日本人が「同一

の地位」を有するとき限り、日本の破産法において日本人と同一の地位を有する、と規定している。この「同一の地位」という文言については、解釈が分かれているとのことであるが、いづれにしても立法論として批判されており、本来削除すべきものと言われているのであるから、⁽¹⁴⁾あえて船主責任制限法において、相互主義を採用すべき理由は存在しない。もちろん、一九五七年条約の第七条但書によると、わが国がこのような相互主義を採用することは可能であるかもしれないが、前述のように、わが国の船主責任制限法は、条約第七条の本文も但書も取り込んでいないのであるから、内外人平等の原則を貫くべきであろう。⁽¹⁵⁾

次に、手続の国際的効力については、破産法第三条が属地主義を規定しており、それによると、日本における破産宣告は在外財産に効力が及ばず、その反面として、外国における破産宣告も、日本に所在する財産には効力が及ばない。これに対して、船主責任制限においては、前述のように、船主の一般財産から切り離された特別財産として基金が形成され、責任はこの基金に限定されるのであるから、破産法第三条のような問題は生じない。

最後に、わが国における破産免責の効果が外国でも承認されるかどうかは、その外国の法律の定めるところにより、逆に、わが国においては、外国で破産手続が開始されたからといって、わが国に所在する財産の差押および同一人に対するわが国の破産手続の開始が妨げられるわけではない、⁽¹⁶⁾といわれている。これに対して、船主責任制限法は、その第九六条において、他の締約国で基金が形成された場合には、当該基金から支払を受けることができる限りで、船主の基金以外の財産に対する権利行使はできないと規定する。これは、締約国間においては、責任制限手続の効力を、一定の条件の下で相互に承認し合うものである。⁽¹⁷⁾しかし、このような条件を満たすのであれば、責任制限手続の相互承認を締約国間に限定する必要はなく、非締約国における責任制限手続についても、船主免責の効果を認めてよいと思われる。⁽¹⁸⁾もちろん、相互承認のためには、新たに条約が必要となる。しかし、このような相互承認には、次のよう

なメリットが考えられよう。(1)船主にとっては、多数の国に基金を形成しなくてすむので、責任制限の利益を減殺される恐れがなくなる。(2)その代償として、債権者側は、現在の責任限度額をさらに上げるよう条約の改正を要求できる。(3)資力のある債権者だけが非締約国においても訴えを提起して、他の債権者よりも多くの救済を受けるという不公平がなくなる。(4)さらには手続の一本化により、訴訟経済が促進される。以上の理由により、立法論として相互承認を提案したのであるが、これは理想論にすぎないのであろうか。準拠法の問題と合わせて御教示頂ければ幸いである。

(1) 石井照久『海商法（法律学全集30）』（昭三九・有斐閣）一四六頁、窪田宏『概説海商法（新訂）』（昭五二・晃洋書房）三三頁、時岡泰・谷川久・相良朋紀『逐条船主責任制限法・油濁損害賠償法』（昭五四・商事法務）五頁、原茂太一『海上・航空企業者の責任制限制度の妥当根拠——憲法第二九条との関連において——』（『現代法の諸領域と憲法理念（小林還暦）』（昭五八・学陽書房）四二三頁。

(2) 石井・前掲註(1)一五二頁、時岡・前掲註(1)七頁。

(3) 以下については、田中誠二『海商法詳論』（昭四五・勁草書房）八二頁以下、小町谷操三『海事条約の研究（海商法研究第七巻）』（昭四四・有斐閣）五頁以下、石井・前掲註(1)一四七頁以下、窪田・前掲註(1)三五頁以下、時岡・前掲註(1)五頁以下参照。

(4) フランス商法第二一六条「すべての船舶所有者は、船長の行為について民事責任を負い、かつ船長が船舶および運送について締結した契約から生じた債務を負担する。船舶所有者は、いかなる場合にも、船舶および運賃を委付（*Tabandon*）することにより、前項の義務を免れることができる。」しかしフランスは、一九六七年の法律により後述の一九五七年条約を国内法化して、委付主義から金額主義へ移行した。詳細は、中村眞澄『海上物品運送人責任論』（昭四九・成文堂）一七九頁以下。日本商法第六九〇条

「船舶所有者は船長がその法定の権限内において為したる行為又は船長その他の船員がその職務を行うに当たり他人に加えたる損害については航海の終において船舶、運送貨及び船舶所有者がその船舶につき有する損害賠償又は報酬の請求権を債権者に委付してその責を免るることを得但船舶所有者に過失ありるときはこの限にあらざ」（表記を改めた）。日本商法の改正について

は、後述。

- (5) Schaps-Abraham, Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland (4. Aufl. 1978) Vor § 486 Rdnr.6.
- (6) ドイツ商法第四八六条「船主は、以下の場合、第三者の債権に対して、人的責任ではなく、船舶および運賃によってのみ責任を負う。一船長が特に代理権を付与されることなく、その法定の権限内で行なった法律行為に、当該債権が基づいている場合、二船主により締結された契約の不履行または不完全履行について、船員に故意・過失があつたか否かを問わず、当該契約の履行が船長の職務義務の範囲内であり、当該債権がかかる不履行または不完全履行に基づいている場合、三当該債権が船員の故意・過失に基づいている場合。前項の規定は、船主が契約の履行に関して自ら故意・過失の責を負う場合、または船主が契約の履行を特に保証した場合には、第一号・第二号について適用されない。」ドイツ商法の改正については、第一章。
- (7) 船主責任制限法第一八三条 (Limitation of Shipowners' Liability Act, 46 U.S.C. § 183) 「(a) 船主の責任は、それがアメリカ船であると外国船であるとを問わず、……自己の privity or knowledge がない限り、本条(b)項に規定された場合を除いて、当該船舶および未払運賃に対する船主の権利の価格を超えないものとする。」
- (8) 「(b)海上航行船舶について、本条(a)項に定められた責任限度額が、すべての損害を完全に賠償するに足らず、かつ人の死亡または傷害に関する損害賠償額に対する配当が、当該船舶の積量トン数あたり六〇ドルを越えない場合には、かかる配当は、人の死亡または傷害に関する損害賠償についてのみ、トン数あたり六〇ドルに等しい額まで増やすものとする。第一条により増額された配当が、かかる損害を完全に賠償するに足らない場合には、それぞれの損害賠償額の割合に応じて、支払われるものとする。」
- (9) 但し、英国においても、一八五四年商船法以前は船価主義を採用していた。そして、一八五四年商船法に至り、初めて人的損害についてのみ金額主義を採用し、さらには一八六二年商船法において、それを人的および物的損害の両方に拡張した。小町谷・前掲註(3)七頁参照。
- (10) 窪田・前掲註(1)三六頁、小町谷・前掲註(3)一五頁。
- (11) 石井・前掲註(1)一四九頁以下、田中・前掲註(3)八五頁以下参照。
- (12) 条約成立の経緯については、時岡・前掲註(1)九頁以下、小町谷・前掲註(3)八一頁以下参照。
- (13) 本法成立の経緯については、鴻常夫「船主責任制限制度の改正問題の進展」海法会誌・復刊一七号(昭四九)三四頁以下、時岡・前掲註(1)一七頁以下参照。
- (14) 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」神奈川法字一五卷二・三合併号(昭五五)一四三頁。わ

- が国が批准するまでの締約国の一覧は、時岡・前掲註(1)一二頁参照。
- (15) わが国は、逸早く新条約にもとづいて、昭和五七年に船主責任制限法を改正したが、この改正法の施行は、もちろん新条約の発効を待つことになる。この間の経緯については、寺田逸郎「海事債権責任制限条約への加入と船主責任制限法の改正」海法会誌・復刊二六号（昭五七）三頁以下参照。
- (16) 江川英文『国際私法（改訂増補）（全書）』（昭四五・有斐閣）三二四頁以下、岡本善八「海商」『国際私法講義』（昭四五・青林書院新社）二一八頁、山戸嘉一「海商」『国際私法講座第三卷』（昭三九・有斐閣）七九八頁以下。たとえば、江川説は、公海上の異国籍船舶間の衝突において両旗国法の累積適用主義を取る場合には、前述の委付主義、執行主義、船舶主義、金額主義などについて、二個の法制が共に認める範囲を決定することは不可能であるから、責任制限を申し立てた船舶の旗国法によらざるをえない」と述べている。
- (17) (1) Ein Reeder, der Angehöriger eines Vertragsstaats des Internationalen Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen ist, kann unter den Voraussetzungen dieses Übereinkommens seine Haftung auch für solche Ansprüche beschränken, die nicht nach den deutschen Gesetzen zu beurteilen sind. § 487a des Handelsgesetzbuchs ist entsprechend anzuwenden.
- (2) Als Angehörige eines Vertragsstaats sind natürliche Personen mit gewöhnlichem Aufenthalt und juristische Personen oder Personenvereinigungen mit Sitz in einem Vertragsstaat anzusehen. Natürliche Personen, welche Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind, gelten stets als Angehörige eines Vertragsstaats.
- なお、船主責任制限制度特別委員会資料（大塚龍児・江頭憲治郎訳）・海法会誌・復刊一七号（昭四九）一一二頁も参照。
- (18) Seerechtsänderungsgesetz(Gesetzentwurf der Bundesregierung). Deutscher Bundestag 6. Wahlperiode. Drucksache VI/2225. Begründung S. 44f., zitiert in: H.-J. Puttfarcken, Beschränkte Reederhaftung—Das anwendbare Recht (1981) S. 36f. 特別委員会資料・前掲註(17)一六三頁も参照。
- (19) 第六条は、船主と同一の権利を有する者として、備船者、船舶運航業者、船舶管理人、船長、乗組員その他の被用者を挙げている。
- (20) This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction

of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

- (21) G.Kegel, Buchbesprechung (Puttfarcken, a.a.o., Anm. (18)), 47 RabelsZ (1983), S. 540; Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S. 40.
- (22) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S. 45.
- (23) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.44f.
- (24) 署名議定書第二項は、各締約国に対し、直接、条約に法の効力を与えるか、それとも国内立法に適する形で、条約を立法に組み込むかの選択権を与えている。
- (25) Kegel, a.a.O., Anm. (21), S. 538f.
- (26) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S. 99, 105.
- (27) プトファルケンは、"Kollisionsrecht, -regel, -norm etc."は船舶衝突 (Schiffskollision) との混同を招くし、そうでなくても問題の多い用語であるとして、代わりに "Rechtsanwendungsrecht, -regel etc." を使うこととした。Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.3.
- (28) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), 102ff. プトファルケンは、その他に、国内立法への組込が内容の変更まで許すものではないこと (S.98) 同則主義が単に一つの判決のみに基づいていること (S.100f.)、実質規定が変更された場合には、抵触規定も検討し直す必要があること (S.101f.)、改正法第三条によると、締約国の船主は、いかなる国の法にもとづく債権に対しても、条約自体にもとづいて責任制限を申し立てることができるのであるから、その限りで、同則主義はすでに廃止されていること (S.102) などを挙げている。
- (29) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.105.
- (30) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.109f. 詳述すると、まず債務者である船主の利益は、自己の属人法の適用にある。しかし、船舶

衝突においては、債権者はそれまで債務者との関係がなかったわけであるから、債務者の属人法を受け入れるべき理由がない。また自船の積荷の損害については、契約準拠法が適用されるべきである。次に債権者全体の利益は、可能な限り高い責任限度額の法が適用されることであろう。しかし、それには一般に条約の適用で十分であり、個々のケースでは不十分であるかもしれないが、そこから明白な解答を見出すことはできない。最後に、個々の債権者にとっては、それぞれの債務者との法律関係に適用されるのと同じ法の適用が、正当な法選択利益であるかもしれない。しかし、これは要するに同則主義であり、後述のように、使用する事ができない。

- (31) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.110f.
- (32) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.111.
- (33) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.111.
- (34) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.112.
- (35) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.112f.
- (36) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.113f.
- (37) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.115f.
- (38) 但し、本稿では、従来から主張されてきた同則主義および旗国法説だけを取り上げることとする。その他については、Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.116ff.

(39) Puttfarcken, a.a.O., Anm. (18), S.57ff.

(40) プトファルケンは、船価主義をも広義の金額主義 (Geldsummensystem) に含まれている。

(41) ドイツ法を準拠法とする債権(A)、ギリシア法を準拠法とする債権(B、C)、ドイツ法上制限債権となりうる債権の総額 $\parallel A + B$ 、ギリシア法上制限債権となりうる債権の総額 $\parallel A + B + C$ 、ドイツ法による責任限度額(a)、ギリシア法による責任限度額(b)とする。そうすると、それぞれの債権に対する配当は次のようになる。

ドイツ法を準拠法とする債権(A)に対する配当

$$\frac{a}{A+B} \times A$$

ギリシア法を準拠法とする債権(B、C)に対する配当

$$\frac{\beta}{A+B+C} \times (B+C)$$

- (42) ドイツ法上制限債権となりうる債権の総額 $\parallel A+B+C$ 、ギリシア法上制限債権となりうる債権の総額 $\parallel A+B$ とすると、配当は次のようになる。

ドイツ法を準拠法とする債権 (A) に対する配当

$$\frac{\alpha}{A+B+C} \times A$$

ギリシア法を準拠法とする債権 (B) に対する配当

$$\frac{\beta}{A+B} \times B$$

無制限債権 $\parallel C$ (配当を受けない)

(43)

$$\frac{\alpha}{A+B+C} \times A \rightarrow \frac{\alpha}{A+B+C} \times (A+C)$$

(44)

$$\frac{\beta}{A+B} \times B \rightarrow \frac{\beta}{A+B+C} \times (B+C)$$

- (45) フトファルケンは、委任主義および執行主義をまとめて、船舶責任 (Schiffshaftung) 主義と呼んでいる。

(46) 以上は、Puttfarken, a.a.O., Anm.(18), S. 70ff.

(47) Puttfarken, a.a.O., Anm.(18), S. 82.

(48) Puttfarken, a.a.O., Anm.(18), S. 94.

(49) Vgl. A. Nubbaum, Deutsches Internationales Privatrecht (1932) S. 213. ヌスバウムによると、旗国法は、航海によって事業を営む企業 (船舶) の準属人法 (Quasi-Personalstatut) である。

(50) Puttfarken, a.a.O., Anm.(18), S. 122.

- (51) *Puttfarken, a.a.O., Anm. (18), S. 121.*
- (52) *Puttfarken, a.a.O., Anm. (18), S. 122.* ケーゲルも「ブトフマルケンの意図をそのように解している」。 *Kegel, a.a.O., Anm. (21), S. 541.*
- (53) *Puttfarken, a.a.O., Anm. (18), S. 121f.* しかし、「債務者としての船主の属人法は、制限債権が不法行為にもとづくものであれ、また契約にもとづくものであれ」正当化できないとしている。 *S. 121.*
- (54) *Kegel, a.a.O., Anm. (21), S. 540.*
- (55) この点は「ブトフマルケンも指摘している」。 *Puttfarken, a.a.O., Anm. (18), S. 104.*
- (56) *Kegel, a.a.O., Anm. (21), S. 540.*
- (57) *Kegel, a.a.O., Anm. (21), S. 540f.* ケーゲルは、「条約それ自体と国内立法とを同一視できるか」という問題については、「意見を保留している」。 *S. 537.*
- (58) *Kegel, a.a.O., Anm. (21), S. 541.*
- (59) *G. Kegel, L'abordage en haute mer en droit international privé, Rev. crit. dr. i. p., 1968, pp. 401 et suiv.*
- (60) *Kegel, op. cit., n°(59), p. 402.*
- (61) ケーゲルは、「次のような例を挙げている。」「(a)方式、身分・能力、意思の欠缺、代理などは、同じ法律行為についてさえも、しばしば別の連結点による。(b)婚姻および一部には養子においても、要件事実と効果とは相異なる法に従う。」 *Kegel, op. cit., n°(59), p. 403.*
- (62) ケーゲルは、「これを次のように詳述する。」「(a)要件事実の法が不法行為の成立を認めない場合には、効果の法により効果の発生を認めるわけにはいかない。(b)要件事実の法が不法行為の成立を認める場合には、効果の準拠法において何らかの効果が発生するかもしれないが、この効果は、要件事実の準拠法によって規定された効果とは異なりうる。たとえば、第三者の債権、とりわけ遺族のそれは、もっと増大するかもしれないし、もっと抑制されるかもしれない。また損害賠償額は、もっと多くなったり、もっと少なくなったりする。」 *Kegel, op. cit., n°(59), p. 403.*
- (63) 以上については「 *Kegel, op. cit., n°(59), pp. 403 et suiv.*」
- (64) *Kegel, op. cit., n°(59), p. 404.*
- (65) *Kegel, op. cit., n°(59), pp. 406 et suiv.*

- (66) Kegel, op. cit., n°(59), p. 407.
- (67) BGH v.29.1.1959, BGHZ 29, 237(241-243).
- (68) BGH v.29.1.1959, BGHZ 29, 237. 本件の事案は、次の通りである。一九五六年一月一九日、カナダのセントローレンス川において、英国船とドイツ船とが衝突し、両船共に損傷を受けた。そして事故後、ドイツ船はそのまま新たな航海に出発したのである。そこで、英国船舶主は、ドイツ船側に一方的な過失があるとして、自船に生じた損害二万三千ポンドを請求して訴えを提起した。これに対して、ドイツ船舶主は、一九三四年の Canada Shipping Act 第六五七条により、本船のトン数に応じて算出された責任限度額四三万ドル(請求金額の五分の一)の適用を主張した。そしてBGHは、同則主義により、不法行為地法であるカナダ法を適用して、被告ドイツ船舶主の主張を認容したのである。ちなみに、ドイツ商法典の旧規定(第七七四条)によると、船主は、当該船舶を新たな航海に出発させると、責任制限の利益を失い、人的無限責任を負う、とのことであった。
- (69) Kegel, op. cit., n°(59), pp. 407 et suiv.
- (70) BGH v.29.1.1959, BGHZ 29, 237(243-244).
- (71) Kegel, op. cit., n°(59), pp. 408 et suiv.
- (72) Gilmore and Black, *The Law of Admiralty*(1975), at 940.
- (73) *The Scotland*, 105 U.S. 24(1881), at 33, cited in: *Complaint of Ta Chi Navigation(Panama)Corp. S.A.(The Furryylus)*, 416 F. Supp.371(S.D.N.Y.1976), at 375-6.
- (74) *La Bourgogne*, 210 U.S.95(1908), at 115.
- (75) 但し、下級審の判決では、原因債権の準拠法の適用を拒否したと思われる例がある。In *re State S.S. Co.*, 60 F. 1018(E.D.N.Y. 1894). 本判決は、ニューヨークからグラスゴウへ向かった英国船が英国領海内において座礁し、積荷に損害が生じたのであるが、座礁後の海産は無価値であった、という事件に関するものである。そして、英国船舶主は合衆国の制定法にもとづいて責任制限を申し立てることができるか、それとも責任制限は英国法によるべきか、という問題が生じたのであるが、ベニディクト(Benedict)判事は、船主の責任の範囲(the extent of the liability of the shipowner)が英国法ではなく合衆国法に従う、と判示した。
- (76) *Oceanic Steam Nav. Co. v. Mellor (The Titanic)*, 233 U.S. 718 (1914), at 732.
- (77) *Id.*, at 732-3. ホームズ判事は、さらに次のようにも述べている。「われわれは、タイタニック号の船主が相異なる諸国で訴えられた場合、それぞれの国が救済(remedy)に関する相異なった規定を持っているために、それぞれの訴訟において、当該国の規定

が適用されるべきであると考えたとしても、不合理とは思わない。確かに、このような相異なる手続規定の結果として、船主は、それぞれの国の責任制限の要件を満たすことができない可能性も考えられる。また他国の法の利益を求めようとすれば、その条件として、幾つかの訴訟では、旗国法の下での責任額よりも多く支払わなければならない事態も考えられる。しかし、このような都合の可能性を考えたとしても、全体として有効に解釈されたと思われる方法で本制定法を適用することを、拒否する理由は十分に存在しない。」*Id.*, at 734.

(78) タイタニック号事件が起こしたセンセーションおよび生存者の手記については、ウィノカー編・佐藤亮一訳『SOSタイタニック〔文庫〕』（昭四九・旺文社）。

(79) たとえば、*The Mandu*, 102 F. 2d 459(2d Cir. 1939), cert. denied, 311 U.S.715(1940)は、ブラジル船とドイツ船とがブラジルの領海内において衝突した結果、ドイツ船が沈没し、大部分の積荷が滅失した、という事件に関するものである。パタソン(Patterson)判事は、ブラジル船船主の責任制限を判断するにあたって、次のように述べた。「外国の領海内における衝突によって生じた不法行為責任は、当該国の法に従う。……当該法は、責任の存否だけでなく、一般に責任の範囲(measure)をも定める。……しかし、海事事件における責任の制限に関しては、責任制限を認めた制定法が救済に関するものとみなされ、法廷地法が適用される。」*Id.*, at 463. また *Royal Mail S. Packet Co. v. Companhia de Nav. Lloyd Brasileiro*, 31 F. 2d 757(E.D.N.Y.1928)は、「ベルギー領土内のツェルト川における衝突について、英国船船主がブラジル船船主に対して損害賠償請求をした事件に関するものである。キャンブル(Campbell)判事は、ブラジル船船主の責任制限を判断するにあたって、次のように述べた。……合衆国裁判所の判例法によると、たとえ当事者の権利および責任が外国法にしたがって判断されようとも、責任制限の権利は、合衆国の責任制限法に従うものと思われる……。合衆国の責任制限法は、責任を課するのではなく、現に存在する責任を制限するにすぎず、また一般海商法(general maritime law)の一部ではないけれども、海事事件の司法的判断(administration of justice)に関する合衆国の general policy の表明である。それは権利または責任に関するものではなく、救済に関するものであり、それゆえ法廷地法に従う。」*Id.*, at 758-9.

(80) *United States et al. v. Robert Steward & Sons, Ltd., et al.*, 167 F.2d 308(2d Cir. 1948).

(81) *Black Diamond S.S. Corp. v. Robert Stewart & Sons (The Norwalk Victory)*, 336 U.S.386(1949), at 395-6.

(82) *Id.*, at 396.

(83) *Ibid.* フランクファーター判事は、さらに次のようにも述べている。「実体的責任制限の準拠法が何であるかという問題は、差戻審

において、個々の債権の証明に先立って決められるべきである……。責任制限手続は、事実上、損害賠償を制限する手続であり、また船舶および運賃の価格のように、適用される責任限度額は、損害賠償を可能とする財産(ies)の規模に関する問題である。したがって、その問題は、すべての債権の入口に立っており、すべての債権に等しく関係するのであるから、何よりもまず処理されるべきなのである。」Id. at 397-8.

(84) Kloeckner Reederei und Kohlenhandel v. A/S Hakedel (The Western Farmer), 210 F. 2d 754(2d Cir. 1954), at 757, cert. denied, 348 U.S. 801(1954). ちなみに「ノーウォーク・ヴィクトリー号判決において破棄・差戻をされた原審は、同じ連邦控訴裁判所第二巡回区であり、裁判所の意見を述べているのは、ハンド(L. Hand)判事である。

(85) 345 U.S. 571(1953). 本判決に関しては、山内惟介「国際私法における『便宜置籍船』の問題(二)」法学新報八二巻八・九合併号(昭五二)二三頁以下も参照。

(86) 一九三六年の改正により、「アメリカ船であると外国船であるとを問わず」(whether American or foreign)という文言が加えられた。なお註(7)も参照。

(87) 本件の事案は、次の通りである。原告のデンマーク人船員は、一時的にニューヨーク滞在中、デンマーク人所有のデンマーク船に乗り込むことになった。雇入契約は、デンマーク語で書かれ、船員の権利はデンマーク法およびデンマーク海員組合と雇主との間の協約に従う旨が規定されていた。そして原告は、ハヴァナ港に停泊中、船上で負傷したために、合衆国の Jones Act にもとづく訴訟を提起したのである。

(88) Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571(1953), at 591-2.

(89) また Accinato, Ltd. v. Cosmopolitan Shipping Co., 100 F.Supp. 826(D.Md. 1951)において、チェスナット(Chesnut)判事は、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決を狭く解釈しようとする。すなわち、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決における「アメリカ船の責任は、ベルギーの領土管轄内における海事不法行為(maritime tort)から発生した。もちろん、不法行為に関する法律上の責任が事故地の法によって判断されるべきことは、既知の法である。これに対して、本件運送人……の責任は、原告の申し立てによると、合衆国で発行された船荷証券によって証明された運送契約にもとづいていた。また申し立てに添付された意見書によると、本件運送人の責任は、ひじょうに危険な貨物を性質もよく調べずに受け取り、もって船舶を航海の初めにおいて不堪航にした、という点の運送人の過失に求められていた。したがって、本件における責任原因の性質は、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決におけるそれと全く異なっている。」以上のように述べて、チェスナット判事は、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決の適用を拒否

- したのである。Id., at 828.
- (96) Petition of Chadade Steamship Co. (The Yarmouth Castle), 266 F. Supp. 517 (S.D. Fla. 1967), at 520.
- (97) Id., at 520-1.
- (98) Id., at 521-2.
- (99) Id., at 522-3.
- (100) Id., at 523.
- (101) Id., at 523.
- (102) Ibid.
- (103) Ibid.
- (104) In re Bethlehem Steel Corp. (The Steelton), 435 F. Supp. 944 (N.D. Ohio 1976), at 946-7, aff'd, 631 F. 2d 441 (6th Cir. 1980).
- (105) タイシー&モリスの第一〇版においても、この点の変更されていない。Dicey and Morris on the Conflict of Laws (10th ed. 1980), at 1178. しかし Boys v. Chaplin (1971) A.C. 356 では、五人の裁判官のうち三人が手続と実体の区別を明白とは考えておらず (per Lord Guest, at 382; per Lord Wilberforce, at 392; per Lord Pearson, at 395) 具体的には、不法行為における被害者自身の慰籍料 (solatium) を算入すべきか否かの問題に関して、多数意見は、これを実体の問題として不法行為の準拠法によらしめたものの、少数意見は、これを手続の問題として法廷地法によらしめている。
- (106) 435 F. Supp. 944, at 947-9.
- (107) Complaint of Ta Chi Navig. (Panama) Corp., S.A. (The Eurypylus), 416 F. Supp. 371 (S.D.N.Y. 1976), at 379-380.
- (108) 時岡・前掲註(1)九三頁以下。一九七六年条約を国内法化した新法についても、寺田・前掲註(15)五〇頁。
- (109) 時岡・前掲註(1)九三頁以下は、次のように述べている。「船主責任条約の締約国の船舶を利用する締約国の船舶の所有者等……がわが国の裁判所に責任制限手続開始の申立てをすることができるとは問題がない(条約七条前段)が、非締約国の船舶を利用した締約国の船舶の所有者等、締約国の船舶を利用した非締約国の船舶の所有者等又は非締約国の船舶を利用する非締約国の船舶の所有者等については問題がある。条約は、各締約国は、非締約国に対し、又は条約による利益を求める者がそのための手続をとる時に締約国に常居所、本店を有せず、また事故を起した船若しくは差し押えられた船が締約国を旗国としていない場合には、その者に対し、この条約の利益の全部若しくは一部を与えないことができる旨を規定している(七条後段)が、本法では条約の非

締約国につき特段の規定をおいていない。しかし、条約第七条後段の趣旨によれば、締約国の船舶の所有者等がその住所又は本店を締約国に有する限り、事故を起した船舶が非締約国の国籍を有する場合でも、船舶の所有者等は条約によってその責任制限を定めることができるし、また非締約国の船舶の所有者等が締約国の国籍を有する船舶を利用した場合には、住所又は本店を締約国の一つに有しなくても、当該船舶による事故について、条約による責任制限を求めると解される。」これに対して、寺田・前掲註(15)五〇頁は、次のように述べている。「新条約一五条1は、締約国とながりを持たない者又は船舶について、条約の適用を排除することができることを規定しているが、改正法も、現行法同様、対象となる者及び船舶について、締約国、非締約国の区別をしないこととしている。」また日本海法会は、万国海法会からの一九七五年一月二四日付質問状に対して、次のように回答している。「責任制限の適用法については先例がないが、次のように解される。すなわち、責任制限の申立をする船舶が一九五七条約の締約国に属する船舶である場合には、条約を適用することは勿論であるが、責任制限を申立てる船舶が非締約国船舶の場合にも、一九五七条約を採り入れた日本法によって責任制限を認める。」柴田博「万国海法会における一九一〇年船舶衝突条約の検討——日本海法会船舶衝突小委員会の中間報告として——」海法会誌・復刊二〇号(昭五二)六七頁。なお船主責任制限法制定のための海法会小委員会は、第七条但書について、それは留保条項ではないから、条約の批准後においても、必要に応じて国内法で規定することができる、と述べている。特別委員会資料・前掲註(17)六九頁。

- (104) 責任制限の根拠に関しては、不法行為債権と契約債権とで別に考えるべきである、といわれている。原茂・前掲註(1)四三三頁、石井・前掲註(1)一五三頁。しかし、ここでの考察には影響しないであろう。
- (105) V. aussi P. Bonassies, *La loi du pavillon et les conflits de droit maritime*, Rec. des Cours 128(1969-III), p. 578.
- (106) 折茂豊『国際私法(各論)(新版)』(法律学全集60)。(昭四七・有斐閣)一四七頁、一八五頁以下参照。
- (107) 山内惟介「便宜置籍船と法律回避論」『国際私法の争点(ジュリスト増刊)』(昭五五・有斐閣)五一頁以下、窪田・前掲註(1)一八頁、木棚照一「旗国法」『国際法辞典』(昭五〇・鹿島出版会)一二四頁、石黒一憲『金融取引と国際訴訟』(昭五八・有斐閣)三四八頁以下。
- (108) V. aussi Bonassies, op. cit., n°(105), pp. 579 et suiv.
- (109) それゆえにこそ、プトファルケン自身も、法廷地法説を可能な解決のうちの一つにすぎないとしたのではなからうか。Vgl. Putt-farken, a.a.O., Anm.(18), S. 116.
- (110) Kloeckner Reederei und Kohlenhandel v. A/S Hakedel (The Western Farmer), 210 F. 2d 754(2d Cir. 1954); The Mandu,

- 102 F. 2d 459(2d Cir. 1939) ; Royal Mail S. Packet Co. v. Companhia de Nav. Lloyd Brasileiro, 31 F. 2d 757(E.D.N.Y. 1928).
- (11) In re Bethlehem Steel Corp. (The Steelton), 435 F. Supp. 944(N.D.Ohio 1976), aff'd, 631 F. 2d 441(6th Cir. 1980) ; Petition of Chadade Steamship Co. (The Yarmouth Castle), 266 F. Supp. 517(S.D.Fla. 1967).
- (12) Complaint of Ta Chi Navig. (Panama) Corp., S.A. (The Eurypylus), 416 F. Supp. 371(S.D.N.Y. 1976).
- (13) たぐえび G.E. Duncan, Limitation of Shipowners' Liability : Parties entitled to limit ; The Vessel ; The Fund, 53 Tulane Law Review (1979), at 1052 は、次のように述べている。「タイタニック号判決に対するノーウォーク・ヴィクトリー号判決の意味を中心問題とした最高裁判所の判決が、それ以来ないので、下級裁判所は、実体と手続という問題のゲームをこれからも続けるように思われる。というのは、幾つかの裁判所や多くのコメンテーターにとって、責任制限制度に対する侮辱の表明は、最近の流行だからである。したがって、これらの裁判所は、『ゲーム』によって、『あいまいな制定法の規定』を、完全な賠償が支払われるように、すなわち責任制限が行なわれないように、解決することであろう。」また G.S. Staring, Limitation Practice and Procedure, 53 Tulane Law Review (1979), at 1168 は、次のように述べている。すなわち、ノーウォーク・ヴィクトリー号判決において、「最高裁判所は、もしベルギー法が実体であるとしたら、ベルギー領水内におけるアメリカ船と英国船との間の事故に適用される、という結論を受け入れようにみえる点で、抵触法における obligatio または『既得権』の理論に、少なくとも默示的には大きな重点を置いていた。」しかし、Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571(1953)などの一連の判決は、「最高裁判所が最早このような理論から離れ、今日では、ほとんどの州裁判所が俗世の抵触法問題に関して行なっているように、牽連関係、利益および期待を分析するであろうことを、示している。」また D.C. Greenman, Limitation of Liability : A Critical Analysis of United States Law in an International Setting, 57 Tulane Law Review (1983), at 1191-2 は、次のように述べている。「筆者の見解によると、制定法および最高裁判所の見解の正しい解釈は、外国の責任制限が合衆国のそれより低い場合にだけ、抵触法的解決を要する、ということである。このような法選択が許される場合には、それは、実体と手続を区別する、というような非論理的試みにだけ、隷屬的にこだわることなく、行なわれるべきである。」すなわち、スチールトン号事件において「控訴裁判所が行なったと思われるように、裁判所は、判断するよう求められた場合には、他の要因も考量すべきである。」その控訴審判決は、次のように述べている。「本法廷は、カナダの責任制限法が手続である、という地方裁判所の結論を承認する。この結論は、有効な証言によって支持されている。さらには、それは望ましい法選択上の判断である。スチールトン号は、アメリカカ船である。本件の責任制限判決により影響を受けるべき当事者は、カナダの裁判所よりも合衆国の裁判所において、スチールトン号の船主を訴えるこ

とにした。船舶衝突はカナダの領水内で起こったけれども、本件当事者間の責任制限に関する限り、合衆国が自ら立法により定めた責任制限制度を適用する利益の方が、カナダのそれよりも強い。これは、法廷地法を適用するのが適切な事件であるように思われる。」In re Bethlehem Steel Corp. (The Steelton), 631 F. 2d 441 (1980), at 445-6.

- (114) それは、第二次法性決定に対する批判とも相通ずるかもしれない。山田録一『国際私法〔現代法学全集47〕』（昭五七・筑摩書房）五五頁、池原季雄『国際私法（総論）〔法律学全集59〕』（昭四八・有斐閣）九六頁参照。
- (115) 澤木敬郎『手続は法廷地法による』の原則について——『国際民事訴訟法上の証拠を中心として——』立教法学一三三号（昭四九）三一頁以下、福永有利『涉外訴訟事件における訴訟追行権』『手続法の理論と実践（下巻）』（吉川追悼）（昭五六・法律文化社）八三頁以下参照。
- (116) 最高裁昭五五・一一・五大法廷決定・昭五三（ク）七七号船舶所有者等責任制限手続開始決定に対する抗告棄却決定に対する特別抗告事件、民集三四卷六号七六五頁、判時九八六号一〇五頁、判夕四二八号一八〇頁。
- (117) 原茂・前掲註（一）四二八頁。
- (118) 重田晴生・本件評釈・ジュリスト七六八号（昭和五六年度重要判例解説）一一八頁。
- (119) その他に、小島孝・本件評釈・判夕四七二号（昭五七）一六三頁、能勢泰彦・本件評釈・早稲田法学五七卷一号（昭五六）七七頁も参照。
- (120) 谷口安平『例産処理法（第二版）』（昭五九・筑摩書房）四二二頁、山戸嘉一『破産』『国際私法講座第三卷』（昭三九・有斐閣）八九二頁以下、三浦正人『破産』『国際私法講義』（昭四五・青林書院新社）二五七頁以下。
- (121) 霜島甲一『船主責任制限手続に関する立法の構想と問題点』『海法会誌・復刊一七号（昭四九）』一〇頁。
- (122) 時岡・前掲註（一）八四頁。
- (123) 青山善充『船主責任制限手続の構想と問題点』『現代商法学の課題（下）』（鈴木古稀）（昭五〇・有斐閣）一一三〇頁以下。なお霜島・前掲註（121）一二頁以下も参照。
- (124) 青山善充『倒産手続における外国人の地位』『新・実務民事訴訟講座七』（昭五七・日本評論社）二六七頁以下、谷口・前掲註（120）四一三頁以下。
- (125) 前掲（103）の文献の多数も、この立場を取っているようにみえる。なお民法第二条も参照。
- (126) 谷口・前掲註（120）四一八頁、四二二頁。なお、青山善充『倒産手続における属地主義の再検討』『民事訴訟雑誌二五卷（昭五四）』一

五七頁以下も参照。

(127) 一九五七年条約第二条第四項「基金が形成された後は、基金に対して権利を行使することができる債権者は、基金が当該債権者の利益のために実際に用いることができるものである限り、同一の債権に関し、船舶の所有者の他の財産に対していかなる権利をも行使することができない。」

(128) たとえば、合衆国において船主責任制限手続が開始され、わが国の債権者がそれに参加することができる場合、もし基金の配当がわが国の船主責任制限法の下における配当よりも多ければ、改めてわが国において船主の基金以外の財産に対して権利行使をさせる必要はないであろう。また合衆国法における配当が日本法における配当よりも少ない場合でも、当該配当金額は、わが国における権利行使または責任制限手続に際して、何らかの形で考慮されるべきであろう。

付記―本稿の作成にあたり、関西国際私法研究会の諸先生方から、多大の助言を頂戴した。ここに感謝の意を表する次第である。

(昭和五九年六月九日)