

# アメリカ法における マリタイムリーエンの追及性とその限界

伊藤 洋平

はじめに

第1章 私人間売買における追及性と第三取得者の保護

第1節 マリタイムリーエンの追及性

- 1 Nestor 事件判決におけるマリタイムリーエン概念の誕生
- 2 Bold Buccleugh 事件判決（英）による追及性の承認

第2節 海事裁判所における laches 法理の適用

- 1 Key City 事件判決による laches 法理適用の承認
- 2 laches 法理とコモンロー上の出訴期限との関係
  - (1) 出訴期限の類推適用による具体的基準の模索
  - (2) Gardner 事件判決による原点回帰

第3節 マリタイムリーエンの実行における laches の適用

- 1 不合理な遅延に関する事情
- 2 被告の不利益に関する事情

第2章 裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅

第1節 海事裁判所における対物訴訟手続

- 1 海事事件の裁判管轄
- 2 Supplemental Rules（補足規則）による海事訴訟手続
  - (1) 訴訟規則の統一と補足規則の制定
  - (2) アレスト手続（補足規則C）
  - (3) アタッチメント手続（補足規則B）
- 3 補足規則の合憲性に関する議論

第2節 海事裁判所における競売によるマリタイムリーエンの消滅

- 1 リーエン消滅の根拠
- 2 リーエンホルダーに対する手続保障

### 第3節 海事裁判所以外の裁判所における競売の効果

- 1 外国裁判所による競売の効果
  - (1) Trenton 事件判決による承認基準の定立
  - (2) 対物訴訟としての性質
- 2 倒産裁判所による売却の効果
  - (1) 連邦倒産法と倒産裁判所
  - (2) 海事裁判所と倒産裁判所の管轄権の競合
  - (3) 倒産裁判所による売却の効果

おわりに

## はじめに

わが国における船舶先取特権は、目的船舶が船舶先取特権の存在につき善意の第三者に譲渡されても消滅しない、即ち、追及性を有する<sup>(1)</sup>。しかしながら、船舶先取特権は登記を要しないため、船舶の譲受人において船舶先取特権の有無をすべて把握することは困難であり、無制限の追及性を認めると善意の第三取得者を害することになる。そこで、商法845条は、船舶の譲受人は、所有権移転登記の後、船舶先取特権を有する者に対し、1か月を下らない一定期間内にその債権の申出をすべき旨を公告しなければならないとし(同条1項)、この期間内に債権の申出がなかったときは、船舶先取特権は消滅すると定める(同条2項)。また、商法846条は、航海ごとに発生する船舶先取特権の累積を回避することを目的として、船舶先取特権はその発生から1年の除斥期間に服することを定めている。

このように、商法845条の公告がなされた場合、船舶先取特権の消滅という極めて重大な効果が生じることになるが、最短で僅か1か月の申出期間で足りるとすることは、先取特権者の保護に欠けるのではないかとの疑問が生ずる<sup>(2)</sup>。また、商法846条の定める1年の除斥期間についても、その立法趣旨

は正当であるとしても、当該船舶の運航形態や先取特権者の個別の事情を一切考慮せず、消滅時効のような完成猶予の余地もなく、一律にその発生から<sup>(3)</sup>1年で消滅させることは妥当なのであろうか。

また、これらの商法上の規定とは別に、裁判所の競売手続によって当該船舶上のすべての船舶先取特権が消滅することも、追及性の例外といえよう。わが国ではこの原則を定めた実体法上の規定は存在しないが、競売によって目的物上の担保権はすべて消滅する旨（消除主義）を定めた不動産競売に関する規定が船舶執行に準用されており（民事執行法121条、59条）、わが国の裁判所における船舶競売の効果としてすべての船舶先取特権が消滅することは、手続法上明らかである。もっとも、ここでは、登記船舶が不動産に準ずるという理由から不動産競売の規定が船舶執行に準用されているにすぎず、船舶先取特権が動産に対する先取特権でありながらも追及性を有するという特殊性も、対抗要件として登記も占有も必要としないという特殊性も、必ずしも十分に考慮されているとはいいがたい。裁判所の競売手続による船舶先取特権（またはマリタイムリーエン）の消滅は、わが国に限らず世界的にも広く認められた原則ではあるが、裁判所の競売によって船舶先取特権の追及性が制限されるのは、いかなる理由に基づくのであろうか。

以上のような問題意識から、船舶先取特権の追及性の根拠およびその限界を探ることが本稿の目的であるが、わが国においては、これらに関する先行研究も裁判例も極めて乏しいのが実情である。そこで、本稿では、アメリカ法におけるマリタイムリーエンの追及性とその限界について検討を行い、わが国における議論の端緒としたい。今日の海運実務において英国法の占める重要性に鑑みると、何故アメリカ法を研究の対象とするのかとの疑問もあるかもしれないが、アメリカ法は日本法と同様に必要品の供給債権（いわゆるネセサリーズ）にも広くマリタイムリーエンを認めており、それだけに他国に比してマリタイムリーエンに関する裁判例が多く存在すること、また、後に検討するように、laches 法理というわが国とは異なるアプローチによっ

てマリタイムリーエンの追及性と第三取得者の保護という利害調整を図っていることなどから、より多くの示唆を得られるのではないかとの観点から、アメリカ法を検討の対象とする。

本稿では、まず第1章において、マリタイムリーエンの追及性の実質的根拠について検討するとともに、第三取得者保護のための法理として発展してきた laches の法理について、その沿革及び適用要件を考察する。次いで第2章では、マリタイムリーエンの追及性に対するもう一つの例外ともいえるべき、海事裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅について考察し、その実質的根拠及び適用範囲を明らかにするとともに、外国裁判所や倒産裁判所における売却の効果についても検討する。

## 第1章 私人間売買における追及性と第三取得者の保護

### 第1節 マリタイムリーエンの追及性

マリタイムリーエンは、対象となる船舶がリーエンの存在につき善意の第三者に譲渡されても消滅しない。このような追及性はマリタイムリーエンの基本的かつ重要な性質であり、マリタイムリーエンがこのような性質を有することについては全く異論がなく、<sup>(4)</sup>英米の裁判例においては当然の前提とされている。

英米の判例においてマリタイムリーエンの追及性についてはじめて言及したのは、イギリスの Bold Buccleugh 事件枢密院判決(1851年)<sup>(5)</sup>とされるが、同判決は、英米の裁判例において初めて「マリタイムリーエン」という表現が用いられた1831年の Nestor 事件判決(アメリカ連邦巡回区裁判所)の影響を強く受けたものであった。そこで本章では、この2つの裁判例の検討を通じて、マリタイムリーエン概念の誕生から追及性の承認に至る過程を明らかにしたい。

#### 1 Nestor 事件判決におけるマリタイムリーエン概念の誕生

マリタイムリーエンがいつ、どのように発生したのか、その起源は必ずし

も明らかではない。<sup>(6)</sup>むしろ、マリタイムリーエンには唯一の起源というものはなく、異なる起源を持つ様々なリーエンを包括した概念がマリタイムリーエンであると言った方がより正確と思われる。遅くとも17世紀のイギリスで、海難救助者には被救助物に対するリーエンが認められると判示した裁判例が確認されているが、この救助者のリーエンは目的物の占有を必要としないものと解されていた。<sup>(7)</sup>また、すでに1704年には、船員給料について、船舶所有者自身の責任とは独立したものとして船舶そのものの責任が認められていた。<sup>(8)</sup>同様に冒険貸借においても、船舶所有者の責任とは独立した船舶の責任が観念されていた。<sup>(9)</sup>このように、今日マリタイムリーエンとして認識されているような海事債権者の船舶に対するリーエンは、アメリカ独立以前のイギリスにおいて既に認められていたが、これらの海事債権に特有のリーエンは、必ずしも明確にコモンロー上のリーエン又は衡平法上のリーエンとは区別されたリーエンとして認識されてはいなかった。<sup>(10)</sup><sup>(11)</sup><sup>(12)</sup><sup>(13)</sup><sup>(14)</sup>

このように別個独立に認められていた海事債権に特有のリーエンについて、コモンロー上のリーエンとは異なる種類のリーエンとして認識し、これにはじめて“maritime lien”（マリタイムリーエン）という名称を付与したのは、アメリカ連邦最高裁判所の陪席裁判官であったストウリ（Joseph Story）<sup>(15)</sup>判事であった。1811年にアメリカ史上最も若い32歳で連邦最高裁判所の判事に任命されたストウリは、1845年に没するまでの在職期間中、連邦最高裁判所及び巡回区裁判所の判事として数多くの多数意見を書き、またハーバード・ロースクールの教授を兼任し、9つのCommentariesを著するなど、建国初期のアメリカにおける法学の発展に大きな足跡を遺した。中でも初期の海事法分野の発展においてストウリの果たした役割は大きく、マリタイムリーエンの理論的基礎はストウリによって築かれたと言っても過言ではない。<sup>(16)</sup>

1831年のNestor事件判決では、船舶の索具の修繕を行った修繕者が90日の支払猶予を与えて船舶の出航を認めたことが、リーエンの放棄となるかが<sup>(17)</sup>

争われた。第1巡回区裁判所の判事を兼任していたストウリ判事は、船舶修繕者の船舶に対するリーエンなど海事法上のリーエンを「マリタイムリーエン」と呼称した上で、マリタイムリーエンはコモンロー上のリーエンとは異なり、占有を要件とせず、支払猶予を与えて出航を認めたとしてもマリタイムリーエンを失わないと判示した。ここでのストウリ判事の説示は、マリタイムリーエンの基礎を理解する上で特に重要と思われるため、少々長くなるが、以下に引用する。

「コモンロー上のリーエンは、債権の満足を受けるまでその物を占有できるのみであり、現実または推定的占有を失えばリーエンも失う。(中略)しかし、これは占有に基づかない権利には当てはまらない。これらの権利は厳密な意味ではリーエンではない。」<sup>(18)</sup>

「マリタイムリーエンは、物の占有を必要としない。占有とは無関係に存在する。冒険貸借や船員の給与に対するリーエンが現実または推定的占有に関係するとは考えられていない。(中略)サプライに対する信用を供与するということと、そのサプライの代金のために本船上にリーエンを保持するということは何ら矛盾しない。実際、その物の占有を維持するということの方が矛盾する。必要な修理やサプライは、航海の遂行のために提供される。もし、供給業者が自らのリーエンを確保するために船舶の占有を維持したら、どうして航海を遂行できようか。実際は、海事法は、支払期限の猶予、つまり、対物訴訟を提起する権利を意図的に遅らせると同時に、リーエンを発生させることを前提としている。」<sup>(19)</sup>

「海事法は、船舶所有者の個人的担保を補完するものとして船に対するリーエンを与えている。航海が完了する前にリーエンを実行することは求められていない。なぜなら、それが一般に航海および商取引のために利益となるからである。もちろん、リーエンは消滅しないわけではなく、重大な過失や遅延によって消滅することはあり得る。しかし、船員の給与や冒険貸借の場合、適切な時期および状況下において、合理的な注意をもって

実行することが求められるのみである。<sup>(20)</sup>」

ストウリ判事は、これに先立つ1819年の The General Smith 事件判決<sup>(21)</sup>において、外国船に対する必要品の供給は、海事法上、船舶に対して大陸法に由来するリーエンを取得するが、内国船に対するリーエンは占有を失えば消滅すると判示している。このように、ストウリ判事は、すでにこの頃には、コモンロー上の占有に基づくリーエンとは区別された海事法上のリーエンというものを観念していたとみられるが、Nestor 事件判決で遂にこれらの海事法上のリーエンを包括したマリタイムリーエンなる概念を生み出すに至ったのである。即ち、マリタイムリーエンとは、それぞれ異なる沿革から認められていた海事法上のリーエンに共通する特有の性質を抽出し、コモンローや衡平法におけるリーエンとは区別された特別なリーエンとしてストウリ判事によって構成されたものであり、Schoenbaum 教授による「出航によって債務を免れることを防止しつつも船舶を運航させ続けるために19世紀に生み出されたラフな担保制度」<sup>(23)</sup>との叙述は、マリタイムリーエンの本質を端的かつ的確に表したものといえよう。

## 2 Bold Buccleugh 事件判決（英）による追及性の承認

ストウリ判事による Nestor 事件判決は、その後イギリスの裁判例にも大きな影響を与えた。1851年の Bold Buccleugh 事件判決は、マリタイムリーエンの追及性を英米判例において初めて承認した事件であると同時に、Nestor 事件判決に倣い、イギリスで初めてマリタイムリーエンという表現を用いた判決でもあり、追及性の根拠についても Nestor 事件判決の影響を強く受けたものであった。同判決の概要は以下のとおりである。

スコットランドの汽船 Bold Buccleugh 号がイングランドの帆船 William 号と衝突し、William 号は全損となった。William 号の船舶所有者は、イングランドの海事裁判所から Bold Buccleugh 号に対するアレスト令状の発令を受け、同船をアレストしようとしたが、アレスト令状が届く前に同船はイングランドの港を出港し、スコットランドに向かった。そこで、William 号

の船舶所有者は、スコットランドで Bold Buccleugh 号をアレストし、その後同船は担保金の提供と引き換えに解放された。Bold Buccleugh 号はその後、前記衝突による損害賠償金が未払いであることについて善意の第三者に譲渡され、新たな所有者の下で再びイングランドに戻ってきたところで William 号の船舶所有者によりアレストされた。裁判では目的船舶が善意の第三取得者に譲渡された後にもマリタイムリーエンの効力が及ぶか否かが争われたが、イギリス枢密院の Jervis 判事は、Nestor 事件判決の一節を引用し、マリタイムリーエンはコモンロー上のリーエンとは異なり、大陸法の非占有抵当に由来するものであり、誰の占有下に移転しようと随伴すると判示し、善意の第三者へ譲渡してもマリタイムリーエンが消滅しないこと、即ち、マリタイムリーエンの追及性を認めた。

このように、Bold Buccleugh 事件判決における追及性の承認は Nestor 事件判決に大きく依拠したものであったが、先に述べたとおり、Nestor 事件判決は90日の支払猶予を与えて出航を認めた（船舶の占有を放棄した）ことがリーエンの放棄となるかが争われたものであり、目的船舶が善意の第三者へ譲渡されることによりマリタイムリーエンが消滅するか否かが問題となった事件ではなかった。マリタイムリーエンは、船員の給料債権や船舶衝突等の海事不法行為による損害賠償請求権についても成立するが、これらの場合にマリタイムリーエンの発生と同時に船員や不法行為の被害者が当該船舶の占有を取得するということは通常考えられず、マリタイムリーエンの発生ないし存続のための要件として占有を必要とするということは、もとよりあり得ないことである。このように、マリタイムリーエンが占有を要件としない、すなわち、占有を失っても権利行使し得るということと、目的物の所有権が善意の第三者へ譲渡された場合に、当該第三者に対してもマリタイムリーエンの存在を対抗できるということとは、必ずしも同義ではない。マリタイムリーエンが非占有担保であるとする Nestor 事件判決は、マリタイムリーエンが追及性を有するということと矛盾するものではないが、必ずしも当



然に追及性を導くものとはいえ<sup>(24)</sup>、この点において、枢密院の判示には若干の論理の飛躍があるように思われる。

マリタイムリーエンの追及性の実質的根拠については、むしろ Bold Buccleugh 事件判決の原審判決に見出すことができる。原審判決において Lushington 判事は、売却によって船舶がその責任を免れるとすれば、加害船の船舶所有者が当該船舶を売却することによって被害者にとって最良の担保を剥奪できることになるとして、単なる所有権の移転によって船舶がその責任を免れないことは明らかであると判示している<sup>(25)</sup>。マリタイムリーエンは、航海の完遂のために非占有担保とされたのであり、それをいいことに債権者に無断で船舶を売却してマリタイムリーエンの負担を免れ得るとすれば、マリタイムリーエンという担保そのものが成り立たなくなる。マリタイムリーエンの追及性の実質的根拠は、結局のところ、そのように解しないと担保としての実効性に著しく欠けるという、極めてシンプルな価値判断にあるというほかないであろう。

## 第2節 海事裁判所における laches 法理の適用

前節で検討したとおり、マリタイムリーエンの追及性については一般に承認されているが、このことは必ずしもマリタイムリーエンの無条件の追及性を認めるべきということの意味しない。マリタイムリーエンは登記・登録を要せず、また占有をも要しないシークレット（隠れた）リーエンであるため、無条件の追及性を認めると、リーエンの存在につき善意の第三取得者を害することもまた明らかである。ここにおいて、マリタイムリーエンの存在を知らずに目的船舶を取得した第三取得者と、権利実行前に目的船舶を譲渡されてしまったリーエンホルダーとの利害調整が必要となる。Nestor 事件判決においてすでにストウリ判事は、「もちろんリーエンは消滅しないわけではなく、重大な過失や遅延によって消滅することはあり得る」と述べ、第三者の権利が関係するときには権利行使の遅延によってマリタイムリーエン

を失う余地について言及していたが、一般海事法は、リーエンホルダーと第三取得者との利害調整を衡平法上の出訴懈怠の法理（以下、「lachesの法理」）に求めた。つまり、マリタイムリーエンの追及性は、当初から laches の法理による制限の下においてのみ認められてきたのであり、その意味では、マリタイムリーエンは制限的な追及性を有するにとどまるということができるであろう。本節では、衡平法上の法理である laches の法理が海事裁判所においていかに適用されてきたのかを概観した上で、マリタイムリーエンの実行遅延における laches 法理の適用について、裁判例の検討を通して考察を試みる。

### 1 Key City 事件判決による laches 法理適用の承認

マリタイムリーエンは、その多くが一般海事法、すなわち、判例法上認められてきたものであるから、時効がない。また、1910年の連邦海事先取特権法（Federal Maritime Lien Act）や1920年の船舶抵当権法（Ship Mortgage Act）などの制定法により創設されたマリタイムリーエンについても、これらの制定法はリーエンの出訴期限を特に定めていない。したがって、アメリカ法上、マリタイムリーエンそのものが時効によって消滅することはない。しかし、マリタイムリーエンは被担保債権（船員給料、海難救助報酬請求権、不法行為債権等）が存続する限りいつまでも行使できるわけではなく、権利行使の懈怠によって被告が不利益を被るときは権利行使が許されないとする laches の法理の適用を受ける。

laches は「散漫な」を意味するラテン語 “laxus” の派生語であり、ローマ法に起源を有するとみられる。衡平法上の救済は、「権利」というよりも裁判所による「恩恵」であり、衡平法裁判所は、訴えの提起が許されるか否かにつき当事者の状況を評価した。この過程で生成されたのが laches の法理である。laches の法理は、権利実行の不合理な遅延（unreasonable delay）と遅延による被告の不利益（prejudice）という2つの要件により構成される。<sup>(27)</sup> このような衡平法上の法理がいつ、どのように海事法に持ち込まれたの

か正確な起源は不明とされるものの、マリタイムリーエンの追及性によって不利益を被る善意の第三取得者を保護するための法理として古くから用いられてきた<sup>(28)</sup>。もちろん、laches はマリタイムリーエンに限らず、広く海事債権の行使において適用され得る法理ではあるが、マリタイムリーエンの実行に関する限り、目的船舶の原所有者（マリタイムリーエン発生時の所有者）との関係において laches が適用されることは稀と思われ、事実上、第三取得者保護のための法理として機能してきたといえる。

1843年の Chusan 事件判決は、善意の第三取得者へのマリタイムリーエンの対抗の可否が問題となったおそらく初めての事件である<sup>(29)</sup>。マサチューセッツ地区の巡回区裁判官であったストウリ判事は、マリタイムリーエンが被担保債権の履行期到来後合理的な期間内に実行されなければ、海事裁判所は衡平法裁判所と同様に第三取得者を保護するとして、何が「合理的な期間」であるかは、個別の事件の状況によって定まり、確定的あるいは一般的な解釈基準によって決定できるものではないと判示した。

その後、マリタイムリーエンの実行の遅延を理由に善意の第三取得者にリーエンを対抗できないとする下級審判決がいくつか出され<sup>(31)</sup>、1872年の Key City 事件判決で連邦最高裁判所は、マリタイムリーエンの実行遅延による laches 法理の適用について、初めての判断を示した。判決において Miller 判事は、①マリタイムリーエンはいかなる時効にも服さないが、laches ないしマリタイムリーエンの実行における遅延は状況いかにによっては有効な抗弁となり得ること、②そのような抗弁となり得る遅延は、確定的な不変期間によって定まるものではなく、いかなる事案においても、当該事案の状況に依拠したものでなければならないこと、③リーエンが善意の第三取得者にとって不利益に実行されるときは、laches の抗弁はリーエン発生時の所有者に対するよりも短い期間で認められ、また遅延の状況についてより厳しい審査に服することを明らかにした。この Key City 事件判決は、マリタイムリーエンの実行に関しても衡平法上の laches の法理が適用されることを連

邦最高裁判所が初めて承認したと同時に、マリタイムリーエンの実行に高い勤勉さ (dilligence) が求められることを示した判決であった。<sup>(33)</sup>

## 2 laches 法理とコモンロー上の出訴期限との関係

### (1) 出訴期限の類推適用による具体的基準の模索

Key City 事件判決において連邦最高裁判所は、マリタイムリーエンが laches 法理の適用に服することを承認したものの、その適用の可否は当該事案の状況によって決せられると述べるにとどまり、何らの具体的な基準も示さなかった。そこで、その後の下級審判決では、laches の適用に関する具体的な基準が模索されるようになり、コモンロー上の出訴期限を海事法においても類推適用し、コモンロー上の出訴期限を経過したときは不合理な遅延及び被告の不利益が推定されるとの裁判法理が次第に定着していった。<sup>(34)</sup>

1924年の McGrath v. Panama R. Co 事件判決では、<sup>(35)</sup>海事法上の人身損害賠償請求における laches 適用の可否が問題となった。ニューヨークからパナマへの航海途中に負傷した旅客が、事故から1年4か月後、同旅客船の船舶所有者である Panama Railroad Company に対して損害賠償を求める対人訴訟を提起した。パナマはかつてコロンビアの一部であり、1903年の独立後もコロンビア法が適用されていたが、運河地区民事訴訟法 (The Canal Zone Code of Civil Procedure) の制定により、同地区におけるコロンビア法の適用は廃止された。人身損害に関する損害賠償請求の出訴期限はコロンビア法上は3年であったが、運河地区民事訴訟法によれば1年であった。出訴期限はコロンビア法の3年が適用されるとの弁護士による誤ったアドバイスもあり、原告は負傷の1年4か月後に訴訟を提起した。第5巡回区控訴裁判所の Grubb 判事は、原告はコモンローの下で訴えを提起するか、海事法の下で訴えを提起するかを選択権が与えられているところ、コモンローの下で時効により訴えを提起する権利が失われた後に海事法の下で訴え提起ができることは矛盾であると述べ、海事法上の請求においてもコモンロー上の1年の出訴期限が類推適用されるとした。また、上記出訴期限を4か月

経過したことによって被告が被った不利益が立証されていないとの原告の主張に対して、出訴期限の経過によって、被告の不利益は反証のない限り推定されるとの判断を示した。

マリタイムリーエンの実行に関しては、州法上の出訴期限の適用ないし類推適用の可否が問題となった。かつて一般海事法においては、母港における（即ち、内国船に対する）必需品供給債権についてマリタイムリーエンは認められておらず、この不都合を解消するため多くの州が自らの州法によってこれらの債権にリーエンを付与していた。その後、連邦海事先取特権法および船舶抵当権法により、内国船に対する必需品供給債権について広くマリタイムリーエンが認められるようになったが、これらのマリタイムリーエンと州法に定められた出訴期限との関係が問題となったのである。船舶抵当権法の施行から4年後の *Nolte v. Hudson* 事件判決<sup>(36)</sup>において第2巡回区控訴裁判所は、船舶抵当権法施行時において既に存在していた、内国船に対するリーエンは契約締結から12か月で消滅するとのニューヨーク州法は、船舶抵当権法により取って代わられたものではなく、なお内国船に対するリーエンに適用されるとし、契約の19か月後になされた対物訴訟の提起を認めなかった。即ち、同判決は、船舶抵当権法施行後のマリタイムリーエンに対してコモンローたる州法上の出訴期限を直接に適用したのである。しかしながら、同判決は、連邦法たる船舶抵当権法の制定によって法の統一を図ろうとした趣旨に反し、外国船と内国船の区別を継続させるものであるとの批判にさらされ、9年後の *Owhyee* 事件判決<sup>(37)</sup>において第2巡回区控訴裁判所は *Nolte v. Hudson* 事件判決を改め、州法上の出訴期限は無条件に権利行使できる時期と遅延の説明が要求される時期とを区別する基準を提示すると判示するに至った。

これらの裁判例は、表向きにはコモンロー上の出訴期限の経過によって不合理な遅延と被告の不利益が推定されると述べるにとどまるものであったが、実際の判断においては、コモンロー上の出訴期限の経過後は、遅延によ

って被告に具体的な不利益が生じたか否かを十分に審査せずに訴えを却下するという裁判実務が次第に確立していった。<sup>(39)</sup>

## (2) Gardner 事件判決による原点回帰

以上のような裁判実務は、奇しくも前述の McGrath v. Panama R. Co. 事件と被告を同じくする Gardner 事件判決<sup>(40)</sup>によって、再考を迫られることとなった。

1947年12月3日、旅客船“Panama”に乗船中に負傷した旅客が、1948年4月10日、旅客船の所有者であった被告会社 (Panama Railroad Company) に対して対人訴訟を提起したが、当時被告会社のすべての株式は合衆国が所有しており、被告会社は連邦不法行為法における“federal agency”に該当するため、合衆国に対する請求以外の救済は認められない (28 U.S.C. § 2671、§ 2679) として、同年10月7日、被告会社に対する訴えは却下された。そこで、同年11月29日、原告は合衆国に対する訴えを提起したが、1949年7月16日に Panama Railroad Company (被告会社) の活動について合衆国は責任を負わないとする法改正がなされたため、1949年10月14日、合衆国に対する訴えも却下された。そこで、5日後の1949年10月19日、原告は再び被告会社に対して訴えを提起したが、この時すでに運河地区民事訴訟法が定める1年の出訴期限を経過していたため、被告会社が laches 法理の適用を主張した。地裁判決、控訴審判決ともに McGrath 事件判決に依拠して訴えを却下したが、連邦最高裁判所は裁量上訴 (certiorari) を認めた上で全員一致の意見により次のとおり判示し、事件を地裁に差し戻した。

「laches の存否は基本的には事実審裁判所の裁量に委ねられるが、出訴期限の単純な適用によって決せられるべきではない。当事者間の公平もまた考慮されなければならない。言い訳のできない権利行使の遅延がなく、単なる時間の経過によって被告の不利益が生じていない場合には、救済を妨げるべきではない。<sup>(41)</sup>」

「申立人は、本件において勤勉に補償を求めてきた。負傷後1年以内に

2度訴訟提起をした。2度目の訴訟は議会の立法によって却下されたものであり、彼女自身の落ち度によるものではない。訴訟がいまだに事実審の審理に進んでいないという事実によって被申立人の立場が害されたという<sup>(42)</sup>ことは、立証されていない。」

このように、連邦最高裁判所は、laches 法理は公平の観念に基づくものであり、あくまでも事案ごとの状況に依拠して判断すべきことを再確認し、Key City 事件判決の原点に戻り、laches 法理適用の要件である不合理な遅延 (inexcusable delay) および被告の不利益 (prejudice) について詳細な事実認定を行うことを事実審裁判所に求めたのである。

### 第3節 マリタイムリーエンの実行における laches の適用

ここまではマリタイムリーエンを含めた海事債権全般についての laches の適用基準についてみてきたが、以下では、特にマリタイムリーエンの実行の局面において、いかなる事情が考慮されているかを検討したい。マリタイムリーエンの実行においても、laches 適用の可否は不合理な遅延および被告の不利益によって判断されることに変わりはない。他方で、マリタイムリーエンの実行は、海事裁判所における対物訴訟 (in rem action) によってのみ実行され得るところ、コモンローにおいては対物訴訟に対応する訴訟手続が存在しないため、不合理な遅延の要件に関して、類推すべき出訴期限が存在しないという特徴がある<sup>(43)</sup>。また、対物訴訟を提起するためには、当該裁判所の管轄内に被告となる船舶が存在することが必要であるため、必ずしも原告が望んだ時期に対物訴訟の提起ができるとも限らない。さらに、被告の不利益に関しても、目的船舶の譲渡後の権利実行によって善意の第三者が不測の損害を被ることがあり得るという点において、他の海事債権の行使とは異なる考慮が求められる。このような相違から、マリタイムリーエンの実行における laches の適用については、不合理な遅延および被告の不利益（訴訟手続上は被告は船舶そのものであるが、ここでは所有者の不利益が考慮さ

れる)に関し、以下のような事情が考慮されている。

## 1 不合理な遅延に関する事情

マリタイムリーエンは基本的に公示のされないシークレトリエンであり、長期間に亘って権利行使を怠ると第三者に不測の損害を与える可能性が高いため、マリタイムリーエンの実行には一般に高い勤勉さが求められる。

<sup>(44)</sup> Induron Corp 事件判決では、衝突事故から5年の間にアレストの機会が何度もあったのにこれを怠ったとして、不合理な遅延が認定された。これに対し、

<sup>(45)</sup> Northern Shipping 事件判決では、代金の不払いから9か月後に対物訴訟を提起したが、その間にも対象船舶の動静を継続的に監視し、外国の港(パナマ、東京)で2回もアレストを試みたことから、原告はリーエン実行のために合理的な対応を行ったとして、遅延は正当な理由に基づくものと認められた。また、

<sup>(46)</sup> Galehead, Inc 事件判決では、タグボートや港湾荷役等の役務を船舶に提供した約半年後に善意の第三者に当該船舶が転売され、その2年後にようやくアレストがされたという事案につき、原告らは債権回収のため様々な対応を試み、役務提供後はじめて当該船舶がアメリカの港へ入港した際にアレストを行ったことから、原告らは高い勤勉さをもって債権回収に努めたと認定された。このように、遅延の要件に関しては、特に何年以内という具体的基準はなく、アレストが可能な機会に迅速にアレストを行ったか否か、対象船舶の動静を注意深く監視していたか否かが重視されている。

ただし、判例上一般にアレストは最後の手段であると認識されており、その他の方法による回収が期待される場合にまで必ずアレストを求めるような厳格な運用はなされていない。また、外国の港でリーエンを実行することは、少なくともアメリカにおける laches 適用との関係では、求められないと解<sup>(47)</sup>されている。

## 2 被告の不利益に関する事情

被告の不利益については、リーエンが発生したとされる当時の船長・乗組員を探すのが困難になったなど、被告の防御に有益な情報へのアクセスが制



限されたという事情が考慮される<sup>(48)</sup>ほか、対物訴訟における配当参加の遅れにより、船舶所有者がすでに他のリーエンホルダーとの間で示談契約を締結してしまった（本来であれば支払わなくて済んだ示談金を他のリーエンホルダーに支払ってしまった<sup>(49)</sup>）といった事情が考慮される。また、マリタイムリーエンの実行によって船舶がアレストされた場合、競売回避のために船舶所有者が弁済に応じざるを得ないケースが多いが、そのような場合に弁済をした船舶所有者から第三者（特に燃料油などの必要品を注文した定期傭船者）への求償の機会が妨げられたか否か（もっと早くマリタイムリーエンの実行がなされていれば、定期傭船者から回収できた等の事情）も考慮の要素となり得る。もっとも、傭船者への求償が妨げられたのは、契約履行保証（performance bond）や定期的な報告義務を傭船契約に盛り込むなどの対策をとらなかった船舶所有者の怠慢によるものである<sup>(50)</sup>として、より早くマリタイムリーエンの実行がなされていたとしても、それ以前から求償を受けるべき第三者の財務状態は悪化していた<sup>(51)</sup>とするなど、裁判所は第三者への求償が妨げられたことを理由とする不利益の認定には一般に慎重な傾向にある。

さらに、登録可能なマリタイムリーエンの場合には、原告であるリーエンホルダーが船舶の母港においてリーエンの登録・通知を行っていたか否かが考慮される<sup>(52)</sup>一方、被告たる第三取得者においても、当該船舶を購入する際に未払いのリーエンがあるか否かについて可能な調査を尽くしたか否かが考慮される<sup>(53)</sup>。これらの事情は、第三取得者がリーエンの存在につき善意であったか否か、あるいはリーエンの存在を認識し得たか否かに関する事実であって、laches 法理の伝統的要件である不合理な遅延又はこれによる不利益のいずれとも分類しがたい。laches の法理はもとより公平の観念に基づくものであり、Gardner 事件判決が示したように、その適用は事実審裁判所の裁量に委ねられるものであるから、リーエンの登録や調査の有無を重要な要素として斟酌することは、マリタイムリーエンの特殊性に基づく laches 法理の合理的な修正とみることができるであろう。

## 第2章 裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅

マリタイムリーエンは海事裁判所における対物訴訟によってのみ実行可能であるが、この対物訴訟における競売によって船舶を取得した競落人は、マリタイムリーエンの負担のない完全な所有権を取得する<sup>(55)</sup>。対物訴訟における競売は、未払債権の弁済への充当を目的とするものであるから、対物訴訟を提起したリーエンホルダーとの関係でマリタイムリーエンが消滅するのは当然ともいえるのであるが、対物訴訟に参加しなかったリーエンホルダーとの関係においてもリーエン消滅の効果が生じ、競落人は何らの負担のない完全な所有権を取得する。そのため、海事裁判所における対物訴訟による船舶の競売は、付着物をそぎ落とす船体のドライドックに例えられる<sup>(56)</sup>。

このような競売によるマリタイムリーエンの消滅の効果は、競落人がリーエンの存在につき善意であったか否かを問わない。競売手続の場合も目的船舶の所有権が第三者に移転するという点では通常の私人間の売買と何ら異ならないのであるが、このような差異は何故認められるのであろうか。また、一般に訴訟手続の効力を敗訴当事者に及ぼすためには、敗訴当事者に対する手続保障、具体的には当該手続の通知が必要と解されるが、「隠れた」リーエンであるマリタイムリーエンの場合、リーエンホルダーに対する手続保障はいかにして充足されているのであろうか。本章では、第1節において対物訴訟によるマリタイムリーエンの実行手続を概観し、第2節では、海事裁判所の競売によってマリタイムリーエンが消滅する根拠やリーエンホルダーに対する手続保障について考察する。さらに第3節では、外国裁判所や倒産裁判所など、海事裁判所以外の裁判所が執り行う売却の効果についても検討を行う。

### 第1節 海事裁判所における対物訴訟手続

#### 1 海事事件の裁判管轄

植民地時代のアメリカでは、本国イギリスにより各植民地に設置された海事裁判所の支所（Vice-Admiralty Court）が海事事件に関する裁判を行っていたが、イギリスからの独立に伴い、海事裁判所支所は廃止され、すべての海事事件に関する裁判管轄は、各州ではなく、連邦政府に付与された（合衆国憲法第3条第2節）。憲法による裁判管轄の授権を受けて1789年に連邦議会により制定された裁判所法（Judiciary Act 1789）は、州裁判所ではなく、連邦地方裁判所がすべての海事事件の第一審裁判管轄権を専属的に有することを定めた（§9、現28 U.S.C. §1333）。

合衆国憲法も裁判所法も連邦の裁判管轄に服すべき「海事事件」の定義を明らかにしておらず、ここでいう「海事事件」の範囲は、立法により連邦裁判所の裁判管轄が特別に規定される場合を除いて、連邦裁判所の解釈に委ねられている。対物訴訟によるマリタイムリーエンの実行については、これが純然たる海事事件に該当し、連邦裁判所の専属的裁判管轄に服することに異論はない。<sup>(57)</sup>マリタイムリーエンは対物訴訟によってのみ実行可能であり、また、対物訴訟を提起するためにはマリタイムリーエンの存在が必要であり、<sup>(58)</sup>両者は相関的關係にあるとされる。

## 2 Supplemental Rules（補足規則）による海事訴訟手続

### （1）訴訟規則の統一と補足規則の制定

1792年のPermanent Process Actにより、連邦最高裁判所はコモンロー裁判所、衡平法裁判所、海事裁判所における各訴訟手続について訴訟規則を定める権限を付与されたが、連邦最高裁判所が初めて海事訴訟規則を定めたのは、それから約50年後の1844年であった。<sup>(59)</sup>海事訴訟規則はその後何度かの小改正を経た後、1920年に改正されたが、1938年にコモンロー裁判所と衡平法裁判所の訴訟規則が連邦民事訴訟規則（Federal Rules of Civil Procedure）により統一された後も、海事訴訟規則はこれとは異なる独自の訴訟規則として存続していた。その後、民事訴訟規則と海事訴訟規則の統一を求める声が強くなり、1966年の訴訟規則の統一（unification）によって海事訴訟規則は

廃止され、連邦民事訴訟規則がコモンロー、衡平法、海事法のすべての事件に共通の訴訟規則として適用されることとなった(連邦民事訴訟規則1条)。しかしながら、海事事件には一般の民事訴訟規則では対応できない独特の手続が少なからず存在していたため、これら海事法に特有の手続について連邦民事訴訟規則を補足する規則として、「特定の海事請求のための補足規則」(Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims、以下「補足規則」)が制定された。補足規則は規則AからGまであり、規則Aが補足規則の適用範囲、規則Bがアタッチメント・ガーニッシュメント、規則Cが船舶のアレスト(対物訴訟)、規則Dが占有権訴訟、本権訴訟、共有物分割訴訟、規則Eが規則BおよびCに関する総則的規定(担保金提供による解放手続や売却手続等)、規則Fが船主責任制限手続、規則Gが連邦法に基づく民事上の没収手続について定めている<sup>(60)</sup>。補足規則の定める要件・手続はさらに各裁判所のローカルルールによって補完されている。

## (2) アレスト手続(補足規則C)

船舶のアレスト、即ち、対物訴訟手続は、宣誓供述書付きの訴状の提出に始まる。訴状には債権の発生原因及び対象となる船舶が当該対物訴訟の対象となることを合理的な詳細をもって特定するとともに、当該船舶が当該地区の管轄内に存在するか、または手続係属中において管轄内に存在する見込みであることを記載しなければならない(補足規則C(2))。裁判所は原告の訴状を審査し、一見して対物訴訟の要件を満たすと認めたときは、裁判所書記官に対し、船舶のアレスト令状の発行を命ずる(補足規則C(3)(a)<sup>(61)</sup>(i))。発行されたアレスト令状は執行官に交付され(補足規則C(3)(b))、執行官は現地に赴き、対象船舶を差し押さえるとともにアレスト令状を当該船舶に対して送達する<sup>(62)</sup>。アレストから14日以内に船舶の解放がなされないときは、原告は直ちに(または裁判所の指定する期間内に)当該地区内において公刊されている裁判所指定の新聞にアレストの公告を行わなければならない(補足規則C(4))。なお、優先的船舶抵当権の設定された船舶に対する

アレストの場合は、登録されたリーエンホルダー等への現実の通知が必要とされている<sup>(63)</sup>。ただし、この現実の通知を欠いたとしても対物訴訟の裁判管轄には影響を及ぼさず、通知を受けずに当該手続により失権した利害関係人は、通知を怠った当事者に対して損害賠償を請求し得るにとどまる<sup>(64)</sup>。

船舶について占有権または所有権を主張する者（通常は船舶所有者）は、アレストから14日以内（または裁判所の定めた期間内）に陳述書(Statement of right or interest)を提出し、それから21日以内に答弁書(answer)を提出しなければならない（補足規則C(6)(a)）。船舶所有者はさらに解放担保金(Bond)を積んで船舶の解放を申し立てることができる（補足規則E<sup>(65)</sup>(5)）。これにより船舶が解放されたときは、解放担保金が船舶の代替物となり、当該対物訴訟において実行されたマリタイムリーエンは、以後解放担保金の上に存することとなる<sup>(66)</sup>。解放担保金による解放がなされない場合は、対物訴訟において原告の請求が認められた後、裁判所の命令に基づき船舶の競売がなされ<sup>(67)</sup>、売却代金から当該手続において認められたマリタイムリーエンの順位に従って、配当(弁済)がなされる。もっとも、船舶の競売が対物訴訟の本案についての判断の後になされる例は多くなく、当該船舶の劣化のおそれがあること、または保管費用が嵩むことを理由として、当事者の申立てに基づき裁判所が暫定的売却(interlocutory sale、補足規則E(9)(a)(i))を命ずることが通例である<sup>(68)</sup>。暫定的売却がなされた場合も、その効果は通常の競売の場合と異なる<sup>(69)</sup>ところはなく、売却代金は裁判所の保管口座に入金され、将来の配当に充てられることとなる。

### (3) アタッチメント手続（補足規則B）

補足規則Cによるアレストに類似の手続として、補足規則Bによるアタッチメント(attachment)・ガーニッシュメント(garnishment)の手続がある（ガーニッシュメントは債務者が第三債務者に対して有する債権の仮差押えを意味し、債務者の所有する財産に対する仮差押えを意味するアタッチメントとは区別されるが、以下では便宜上両者を総称して「アタッチメント」

という。)。補足規則Bによるアタッチメントは、対人訴訟の被告が当該裁判所の「管轄内において見つからない」(cannot be found within the district)<sup>(70)</sup> ときに、被告に対して有する海事債権の実現のために、被告の所有する財産(必ずしも船舶に限られず、有形・無形を問わない。)に対する仮差押えを認めたものであり、被告が30日以内に答弁書を提出しなければ、原告は被告に対する欠席判決を得た上で、仮差押えした目的物の売却代金から債権の満足を受ける。他方で、被告が期限内に答弁書を提出したときは、これにより「管轄内に見つからない」被告に対する対人訴訟の裁判管轄が確立され、当該訴訟において原告の請求が認められれば、目的物の売却代金から債権の満足を得ることができる。

補足規則Bによるアタッチメントは、本質的には対人訴訟手続であるが、目的物の売却代金から債権の満足を受けることができるという点において対物訴訟的な性質を併せ持った訴訟形態であり、一般に準対物訴訟(quasi in rem action)ともいわれる。その目的は、被告の財産を仮差押えすることにより、対人訴訟の裁判管轄の及ばない被告に出廷を促して裁判管轄を確立すること、および将来の勝訴判決の担保を得ることにある。

補足規則Bによるアタッチメントの場合も、その後の解放手続や売却手続は補足規則Cによるアレストの場合と同様であるが、補足規則Bによるアタッチメントは、これを申し立てた原告の被告に対する海事債権についてのみ効果を生じ、目的船舶に対して存在する他のリーエンには一切影響を及ぼさない。すなわち、目的船舶上のマリタイムリーエンは、補足規則Bのアタッチメントによる競売によっては消滅しない(ただし、権利行使の遅滞により laches 法理の適用を受ける余地があることはいうまでもない)。

### 3 補足規則の合憲性に関する議論

補足規則は1966年に制定されたが、間もなく、補足規則BおよびCの定めるアタッチメント・アレストの手続(以下、両者を合わせて便宜上「差押手続」という。)は合衆国憲法修正5条が保障する適正手続に反し違憲ではな

いかとの疑義が生じた。その主たる理由は、目的船舶の所有者に事前の審尋の機会を与えることなく差押手続が可能であること、<sup>(72)</sup>アレスト令状の発行に先だって裁判所による審査が必要でないこと、差押に先だって、不当差押によって目的船舶の所有者が被るべき損害のための担保の提供が必要でないこと、船舶所有者には、差押手続後の迅速な審尋の機会が当然には保障されていないことであった。

折しも1966年、被告に事前の審尋の機会を与えることなく賃金債権の仮差押（ガーニッシュメント）を認めるウィスコンシン州法の合憲性に関する判断がなされた。<sup>(73)</sup>Sniadach 事件判決において連邦最高裁判所は、事前の審尋の機会を欠く差押手続も特別な状況（extraordinary situations）の下では許容され得ることを認めながらも、上記ウィスコンシン州法を許容すべき特別な状況は認められないとし、同法は合衆国憲法修正14条の保障する適正手続に反し違憲であると判示した。この Sniadach 事件判決以後、州法上の差押手続の合憲性に関する連邦最高裁判所の判決が相次いだ。1972年の Fuentes 事件判決では、事前の審尋の機会なしに動産占有回復（replevin）<sup>(74)</sup>を認めるフロリダ州法及びペンシルバニア州法の合憲性が問題となったが、連邦最高裁判所は、Sniadach 事件判決で言及した「特別な状況」が認められるためには、重要な政府または公共の利益のために必要であること、また迅速な手続が特に必要とされることを要するとした上で、私人による動産回復はこのいずれの要件も満たさないとし、上記各州法は合衆国憲法修正14条に反し、違憲であると判示した。

その後、連邦最高裁判所は1974年の Mitchell 事件判決で、<sup>(75)</sup>Fuentes 事件判決で述べた基準を若干緩和した。裁判所は、問題となったルイジアナ州法に基づく差押手続は、請求の根拠が宣誓供述書により明確に示されること、裁判官による審査の上で令状が発出されること、債権者による担保提供がなされること、目的物の所有者に事後の迅速な審尋の機会が保障されていることを指摘し、このような不当差押に対する予防措置が十分にとられている場

合には、事前の審尋の機会がなかったとしても適正手続に反するものではないと判示した。さらに、1975年の North Georgia Fishing 事件判決<sup>(76)</sup>では、Mitchell 事件判決で指摘したような不当差押に対する予防措置が一切ないことを理由として、ジョージア州法上の銀行口座預金に対するガーニッシュメント手続は違憲であるとの判断がなされた。これら一連の最高裁判例により、民事上の仮差押手続は、「特別な状況」が認められる場合を除き、事前の審尋の機会または不当差押に対する適切な予防措置（裁判所による事前審査、担保提供義務、事後の迅速な審尋の機会の保障等）がとられていなければ、適正手続に反するとの基準が確立された。

補足規則の合憲性は連邦法の問題であるため、上記一連の判例とは異なり、合衆国憲法修正 5 条<sup>(77)</sup>の定める適正手続との関係で問題となった。地方裁判所レベルにおいては、Sniadach 事件判決、Fuentes 事件判決<sup>(78)</sup>で示された「特別な状況」による例外を理由として合憲と判断するものがある一方、補足規則が定める手続は Mitchell 事件判決で示された予防措置が講じられておらず、適正手続の最低限の要件も満たしていないとして、違憲とする判決<sup>(79)</sup>もあった。

これらに対し、巡回区控訴裁判所レベルでは、主に海事法における対物訴訟の特殊性を根拠として、補足規則の合憲性が確認された<sup>(80)</sup>。この中で特に注目されるのは、Merchants Nat'l Bank 事件における第 5 巡回区控訴裁判所の判決である。同判決で Brown 判事は、海事法といえども修正 5 条の適正手続の要請からは免れないとしつつも、海事法における対物訴訟の特殊性故に、Sniadach 事件判決、Fuentes 事件判決の示した「特別な状況」の基準を満たす必要は必ずしもないと判示した。その上で、対物訴訟においては船舶そのものが被告であり、訴状およびアレスト令状そのものが船舶に対する「通知」であるとするアメリカ海事法協会（Maritime Law Association of United States、以下、「MLA」という。）<sup>(81)</sup>のアミカス・ブリーフに依拠して、補足規則 C の合憲性を導き出した。



このように、控訴裁判所レベルでは補足規則の合憲性が一貫して支持されたが、MLAは憲法上の疑義を払拭するため、補足規則に事後の迅速な審尋の機会に関する規定を盛り込むことを提案した<sup>(82)</sup>。これを受け、民事規則諮問委員会（Advisory Committee on Civil Rules）で補足規則の改正に向けた検討が開始され<sup>(83)</sup>、1985年、裁判官による訴状の事前審査（補足規則C（3））および差押後の迅速な審尋の機会の保障規定（補足規則E（4）（f））が補足規則に加えられた。諮問委員会の審議の過程では、差押手続を申し立てる原告に担保提供を義務づけることも検討されたが、人身損害請求における船員・港湾労働者またはその配偶者（遺族）の権利行使の機会を制約するとの理由により、採用は見送られた<sup>(84)</sup>。以上の一連の裁判例および1985年の補足規則の改定により、現在では、補足規則の差押手続の合憲性に関する問題は解決されたものと考えられている。

## 第2節 海事裁判所における競売によるマリタイムリーエンの消滅

### 1 リーエン消滅の根拠

対物訴訟による競売によってすべてのマリタイムリーエンが消滅するという命題自体が疑問視されたことはないが、その原点に遡ると、この原則は当初、私掠船により拿捕された船体・積荷の競売事件において確立されたものであった<sup>(85)</sup>。1813年のWilliams v. Armroyd事件判決において連邦最高裁判所のマーシャル判事は、「対物訴訟における管轄裁判所の判決が、当該物についての終局的な判断であり、所有権の絶対的移転として作用することはわが国において確立している。このような判決によって前所有者の権利は失われ、判決の下で権利を取得した者に完全な所有権が与えられる。」と判示した。この事件では競売による所有権の喪失が問題となったにすぎず、船舶に附着するリーエンの消滅についてまで言及したものではなかった。しかしながら、その後この原則は、同じく対物訴訟の形態によりなされるマリタイムリーエンの実行においても認められるようになり、1880年のTrenton事件

<sup>(86)</sup>判決(次節において詳述する)では、外国でなされた競売手続についても、一定の例外を除き、マリタイムリーエン消滅の効果が認められることが確認された。

上記 Trenton 事件判決では、競売によるリーエン消滅の根拠の一つとして、競落代金の最大化の要請が挙げられている<sup>(87)</sup>。確かに、裁判所の競売手続によって目的物を取得しても、その後「隠れていた」リーエンが新所有者である競落人に対して実行され得るとすれば、誰も安心して入札に応じることはできなくなり、競落代金の低廉化を招くばかりか、ひいては競売の成立さえも困難ならしめるということは想像に難くない。競落代金の最大化はすべてのリーエンホルダーにとって共通の利益であり、リーエンの付着した船舶を、あたかも一切のリーエンが付着していないものとして(それ故にリーエンの存在を一切斟酌しない金額で)売却し、当該船舶が本来有すべき価値を実現してこそ、リーエンの担保権としての機能が果たされるともいえる。したがって、同判決が指摘するように、競落代金の最大化の要請がリーエン消滅の必要性を裏付けていることは間違いないのであるが、競落代金の最大化の要請は必ずしも対物訴訟に限った話ではなく、これがリーエン消滅の唯一の根拠であるとは必ずしもいえないように思われる。<sup>(88)</sup>

## 2 リーエンホルダーに対する手続保障

競売によって手続参加の有無を問わずにリーエン消滅の効果が生ずるとすれば、当該手続においてすべてのリーエンホルダーに手続への参加の機会が与えられることは、極めて重要である。そして、このような手続参加の機会を保障することの重要性に鑑みれば、リーエンホルダーへの手続保障としては、単に対物訴訟手続に参加して配当要求する機会を与えるだけではなく、当該船舶について競売手続が開始され、これに参加しなければ自らのマリタイムリーエンを失うことの通知がなされてしかるべきであろう。ところが、前節において確認したとおり、補足規則Cによる船舶のアレストおよびその後の競売手続では、各リーエンホルダーに対する現実の通知は一切なされて

いない。それにもかかわらず、競売によってすべてのマリタイムリーエンを消滅させることに問題はないのであろうか。

前述のとおり、補足規則Cの合憲性については、第4巡回区および第5巡回区控訴裁判所の判決およびその後の補足規則の改定により、一応の決着をみたと考えられている。しかしながら、諮問委員会で事前の担保提供を義務付けることが検討されたことや、迅速な審尋の機会を保障される主体が船舶に対して所有権を主張する者に限定されていることからしても、ここでの議論が主として差押によって当該船舶の使用を妨げられる船舶所有者への手続保障を念頭に置いていたことは明らかである。他方で、船舶のアレストおよびその後の競売によって自らのリーエンを失うおそれのあるリーエンホルダーに対する手続保障については、これまであまり論じられていない。アレストについて現実の通知がなされないという点では船舶所有者も同じであるが、船舶所有者の場合は、通常は船長を通じて即時にアレストの事実を了知し得るの<sup>(89)</sup>に対し、リーエンホルダーに対する通知は、アレストから14日以内に解放されない場合の新聞公告のみである（補足規則C(4)）。新聞による公告が通知機能に乏しいことは周知の事実であり、合理的な調査を尽くしても確知し得ない当事者に対する通知方法としては有効であるが、知れたる当事者に対しては、新聞公告のみでは適正手続（修正14条）の要請を満たさないと解されている<sup>(90)</sup>。マリタイムリーエンは公示方法のないシークレットリーエンであるから、潜在的なリーエンホルダーをすべて確知することは不可能であり、それ故新聞公告による通知のみで足りると解する余地もあろうが、対物訴訟におけるリーエンホルダーに対する手続保障については、以下の1815年のMary事件判決<sup>(91)</sup>にみるように、古くから船舶の擬人化理論（personification theory<sup>(92)</sup>）による説明がなされてきた。

アメリカの私掠船がイギリス船と疑われる船を拿捕し、船舶および積荷につき敵国の財産として没収を求めた。船舶所有者は船舶に対する訴訟手続に参加しなかったため、欠席判決により船舶は没収されたが、積荷所有者は、

本船はアメリカ船であってイギリス船（敵国船）ではないと主張し、没収について争った。連邦最高裁判所のマーシャル判事は、次のとおり、本船がアメリカ船であるか否かについて、積荷所有者が船舶所有者の欠席によって不利益を課されるべきではないとして、事件を巡回区裁判所に差し戻した。<sup>(93)</sup>

「海事請求においては、全世界が当事者であると言われる。したがって、全世界が判決に拘束される。（中略）訴訟当事者になるためには争訟の通知が必要であり、個人の権利が裁判所の判決により拘束される前に、彼に対する手続について現実または擬制の通知が必要なことは当然の正義である。手続が個人に対してなされる場合、通知は個人に対して、または公告によりなされる。対物訴訟においては、通知は当該物そのものに対してなされる。これは当該物に利益を有するすべての者に対する通知となる。」<sup>(94)</sup>

Mary 事件判決は、船舶に対する（差押による）擬制通知は積荷所有者には及ばないとしたものであり、船舶に利益を有するリーエンホルダーに対する手続保障について直接に述べたわけではない。しかしながら、同判決は、被告ないし利害関係人に対する通知について、対人訴訟と対物訴訟を区別し、対物訴訟においては目的物の差押が当該物に利益を有するすべての者に対する通知となるとの一般原則を定立したものであり、その後の判例でも同様の趣旨で度々引用されている。<sup>(95)</sup> 前述の Merchants Nat'l Bank 事件判決において提出された MLA のアミカスブリーフも、船舶の擬人化理論を主たる根拠として補足規則 C の合憲性を導き出しているように、Mary 事件判決の「物に対する通知がすべての利害関係人に対する通知とみなされる」との論理は、今日においてもなお、対物訴訟におけるリーエンホルダー等への手続保障の基礎となっているのである。実際に裁判所は、新聞公告を利害関係人に対する通知そのものとは捉えておらず、あくまでも差押による擬制通知を補完するものとして位置付けている。<sup>(96)</sup>

船舶の差押および競売手続においてリーエンホルダーに対する現実の通知がなされないのは、アメリカに限った話ではなく、わが国も例外ではない。

これは、マリタイムリーエンを登録する基本的なシステムが存在しないことに起因する。また、シークレットリーエンであるが故に、リーエンホルダーには、目的船舶の動静に高い注意を払うことが求められると<sup>(97)</sup>、船舶の差押がなされ、さらに競売手続にまで至れば、合理的注意を尽くす限り、競売手続の進行に気づくことは必ずしも困難ではないと思われる<sup>(98)</sup>。リーエンホルダーに対して個別に通知がなされないことは、理論的には擬人化理論による説明がなされているが、実際のところは、公示方法がなく、権利の実行に高い勤勉さが求められるマリタイムリーエンが抱える内在的制約ともいうべきであり、競売手続に関する現実の通知を受けずともリーエンが消滅させられることは、基本的には是認せざるを得ないといえよう。Steel Tank Barge<sup>(99)</sup>事件判決は、船舶所有者に対する現実の通知を欠いてなされたことを理由として船舶競売手続を一定の条件の下で取り消した唯一の裁判例であるが、同判決も、リーエンホルダーが現実の通知を全く受けていなくても競売によりリーエンが消滅するという原則は、「現実的な代替方法がない、すなわち、世界中の未知のリーエンホルダーに対して現実の通知を行うことはできないことから、許容される。」と述べている。

もっとも、今日ではマリタイムリーエンの包括的な登録制度を設けるのに技術的な障害はないとの指摘もなされて<sup>(100)</sup>おり、実際にアメリカの登録船舶については、任意的ではあるが、マリタイムリーエンの登録制度が設けられている<sup>(101)</sup>。また、後順位のリーエンホルダーの提起した対物訴訟に先順位のリーエンホルダーが参加できなかった場合、順位において劣後するリーエンが結果的には先順位のリーエンに優先することになるため、競売によるリーエンの消滅という原則は、その運用次第では、マリタイムリーエンの順位に関するルールを根本から覆すことにもなりかねない。Snidach 事件判決をはじめとする一連の連邦最高裁判所の判決は、合衆国憲法の保障する適正手続の重要性を再認識させるものであり、船舶に対する対物訴訟におけるリーエンホルダーへの手続保障についても、擬人化理論による正当化に終始すべきで

はなく、現実の通知を行うことの現実的可能性や補完的な周知制度の有無なども踏まえた判断がなされるべきであろう。

### 第3節 海事裁判所以外の裁判所における競売の効果

前節では、アメリカの海事裁判所における競売の効果についてみてきたが、それ以外の裁判所、すなわち、外国裁判所やアメリカの倒産裁判所によって行われた競売手続については、アメリカ法上いかなる効果が認められるのであろうか。マリタイムリーエンは海事裁判所においてのみ実行できることを重視すれば、海事裁判所以外の競売はマリタイムリーエンの実行とは評価されず、これにリーエン消滅の効果を認めることには否定的にならざるを得ないが、他方で、一国の裁判所で実施された競売手続については、利害関係人に対する手続保障がなされている限りは、相互に広くその効果を承認しなければ裁判所の競売手続に対する信頼を損なうことにもなりかねない。本節では、外国裁判所、倒産裁判所それぞれにおける競売手続について、判例上いかなる場合にリーエン消滅の効果が認められているかを分析し、リーエン消滅の効果を承認するための最低限の要件について考察を試みる。

#### 1 外国裁判所による競売の効果

##### (1) Trenton 事件判決による承認基準の定立

Mary 事件判決においてマーシャル判事は、「海事請求においては全世界が当事者であり、全世界が判決に拘束される。」旨を傍論で述べていたが、実際に外国裁判所における競売によるリーエン消滅の効果をアメリカの裁判所が初めて承認したのは、Trenton 事件判決<sup>(102)</sup>であった。

オハイオ州法に基づくリーエンを取得した必需品供給者が、カナダで本船を差し押さえて対物訴訟を開始したところ、本船に対する給料債権のリーエンを主張する他の債権者らが手続に参加した。その後、カナダの裁判所で本船の競売および売却代金の配当がなされたが、必需品供給者のリーエンについてカナダの裁判所は、アメリカ国内においてアメリカ船に対してなされた

必要品供給に関しては裁判管轄を有しないとして、必要品供給者に対する配当を認めなかった。その後、本船がアメリカの港に再度入港したところで必要品供給者（原告）が本船をアレストし、対物訴訟を提起したところ、カナダの裁判所の競売手続によって本船を競落した新所有者が、カナダの競売手続によりそれまでに存在していたすべてのリーエンは消滅したと主張した。東ミシガン地区巡回区裁判所の Brown 判事は、イギリス、アメリカ、フランス、ドイツ、スペイン、ポルトガル、ベルギー、イタリア、チリ、ブラジルの世界各国の立法および判例を参照し、管轄裁判所による競売によりすべてのリーエンが消滅するとの原理は、文明社会の法であると述べ、①当該裁判所が実際に船舶を差し押さえなかったことにより管轄を欠いていた場合、②売却が買主との共謀により詐欺的になされたことが証明された場合、または③自然の正義に反する場合でない限り、競売手続によりすべてのリーエンが消滅すると判示した。<sup>(103)</sup> Brown 判事は続けて、競売手続はそれを実施した国の承認するリーエンしか消滅させないとするのは、競落人は負担のない所有権を取得するという原則の否定にほかならず、また、他国で当該船舶に対して実行され得るリーエンの金額を予測することができないため、競落代金が低廉となり、船舶所有者の利益が害されることを指摘した。その上で、「ある国の裁判所が実際の差押えによって当該物に対する管轄権を得たときは、当該物の処分および移転について全権を有しており、その移転は他のすべての国において尊重される。」<sup>(104)</sup> と述べ、管轄裁判所の競売によるリーエンの消滅は世界各国で相互に承認されるべきとの考えを示した。

このように、外国裁判所の競売によるリーエン消滅の効果を認めるためには、当該裁判所が当該船舶に対する管轄権を有していたこと、具体的には、当該船舶を物理的に差し押さえていたことが必要とされる。そのため、現実の差押えを伴わずになされた外国裁判所の競売手続については、リーエン消滅の効果は認められない。<sup>(105)</sup> 他方で、アメリカにおける競売手続と細かい点において異なっていたとしても、基本的な手続に相違がなければその効果を承

認するものとされており、アメリカの補足規則が定めるような新聞による公告を欠いた外国裁判所の競売手続についてリーエン消滅の効果が認められて<sup>(106)</sup>いる。

また、売却が買主との共謀により詐欺的になされたことが証明された場合には、競売手続によるリーエン消滅の効果が認められない。前章において検討したように、マリタイムリーエンの追及性は、所有者・譲受人間の合意によってマリタイムリーエンの負担を回避することを防ぐために認められたものと考えられる。対物訴訟による競売の場合、通常は船舶所有者ではなく、リーエンホルダーの申立てによって手続が開始されるが、仮に船舶所有者と買主の共謀による詐欺的な売却であることが証明された場合には、追及性回避のための潜脱的な売却というべきであり、これを許さない趣旨と解される。

## (2) 対物訴訟としての性質

外国裁判所の競売手続によるリーエン消滅の効果を承認するために最も重要な要件は、当該手続が「対物訴訟」としての性質を有するということである（なお、Trenton 事件判決では、問題となった海外裁判所の手続がカナダの対物訴訟手続であったために、この点は特に問題とされなかった）。前述のとおり、補足規則Cによる対物訴訟の場合は船舶自体が被告であり、その効果は全世界に対して及ぶ。これに対し、補足規則Bによるアタッチメントの場合は、その効果は訴訟当事者たる原告にしか及ばず、競落人は他のリーエンの負担が付着した状態のまま当該船舶を取得するにすぎない。第5巡回区控訴裁判所では、外国裁判所の競売手続の承認においてもこの区別を厳格に適用し、当該競売手続がアタッチメントとしての性質のものであれば、リーエン消滅の効果が認められないとする。<sup>(107)</sup>

しかしながら、各国の訴訟手続は一様ではなく、外国裁判所の手続が「対物訴訟」と「アタッチメント」のいずれに分類されるかの判断は容易ではない。また、アタッチメントに分類されるとの理由から競売によるリーエン消滅の効果が否定されれば、裁判所による競売手続に対する信頼が揺らぐこと



にもなりかねない。そこで、第4巡回区控訴裁判所では、厳密には対物訴訟とはいえない手続による競売であっても、現実には目的船舶の差押えがなされ、また当該外国法の下において「競売によりすべてのリーエンが消滅する」と定められているなど、「十分に対物訴訟に類似」した手続であればリーエン消滅の効果が認められると解されており、対物訴訟としての性質という要件は若干緩和されている。<sup>(108)</sup>

売却代金の最大化はすべてのリーエンホルダーにとって共通の利益であり、競落人が不安定な立場におかれることは基本的に好ましいことではない。そもそも厳密な意味での対物訴訟は英米法系の国に特有の手続であることからしても、競売手続が対物訴訟としての性質を有するというをあまり厳格に求めるべきではないと思われる。他方で、実施主体が裁判所であるというだけで、すべての競売手続に一律にリーエン消滅の効果を認めるというのも、安易なように思われる。特に、リーエンホルダーに対する手続保障の問題を擬人化理論によって解決している中で、対物訴訟としての性質を有しない手続についてもリーエン消滅の効果を認めるとした場合、競売手続によってリーエンを失うリーエンホルダーへの手続保障についても再考を迫られることになろう。

船舶の競売手続については、対象物が競売手続後に世界中を移動し得るため、一国における解決では抜本的な解決とはいえず、競売手続の効果を相互に承認するための条約の成立が期待される。しかしながら、今のところ、国際条約による統一が図られる見込みはなく、リーエン消滅の効果を認めるための要件については、結局のところ、各国の裁判所が自国の訴訟手続に照らして、ケースバイケースで判断していくことになろう。<sup>(109)</sup>

## 2 倒産裁判所による売却の効果

マリタイムリーエンの実行は、債務者が支払期限を過ぎても任意に債務の支払いを行わないときになされる。このような不払いが生ずるのは、債権者・債務者間で債務の存否・金額に争いがある場合や、船舶所有者ではない

債務者（典型的には燃料油供給契約を締結した定期傭船者）が無資力である場合などもあるが、船舶所有者自身が無資力であることも多く、船舶に対する対物訴訟の提起後に、船舶所有者の倒産手続が開始され、対物訴訟と倒産手続が交錯することも珍しくない。その場合、既に開始されていた対物訴訟はどのような影響を受けるのか、また、倒産裁判所により船舶の売却がなされたときに、海事裁判所による競売と同様のリーエン消滅の効果が認められるのかが問題となる<sup>(110)</sup>。本節では、まずはアメリカにおける倒産裁判所の位置付けを確認した上で、海事裁判所における対物訴訟と倒産手続との関係および倒産裁判所による売却の効果について検討したい。

### （1）連邦倒産法と倒産裁判所

アメリカにおける倒産手続は、主として、合衆国憲法の授権に基づき連邦議会が制定した連邦倒産法により規律されており、倒産事件についての第1審の専属的管轄権は、海事事件と同様、連邦裁判所に帰属する（連邦民事訴訟法第1334節）。ただし、連邦地方裁判所が倒産事件や倒産事件に関連する民事訴訟を直接に審理することは極めて稀であり、実際にはこれらの事件の審理は、連邦地方裁判所からの付託<sup>(111)</sup>に基づき、連邦地方裁判所内の一部署である倒産裁判所（Bankruptcy Court）が行っている。倒産裁判官は14年の任期で連邦巡回区控訴裁判所の裁判官会議により任命される1条裁判官であり、大統領により任命され、「非行なき限り」その地位が保障された3条裁判官ではない。

1898年倒産法の下では、倒産事件に対する管轄権は連邦地方裁判所に帰属し、連邦地方裁判所の緩やかな監督を受けた倒産審判人（Referee）が日常的な判断を行っていたが、1978年倒産法により、倒産事件に関連するすべての事件の管轄権が倒産裁判所に与えられた。ところが、1982年のMarathon事件判決<sup>(112)</sup>で連邦最高裁判所は、合衆国憲法により終身の身分保障が与えられた3条裁判官が主宰する裁判所ではなく、そのような身分保障のない（倒産審判人を前身とする）倒産裁判官により構成される倒産裁判所に広く管轄を

認める1978年倒産法は憲法違反であると判断した。これを受け、連邦議会は1984年に倒産法改正並びに連邦裁判官職法（Bankruptcy Amendments and Federal Judgeship Act、通称“BAFJA”）を制定し、前述のとおり、倒産裁判所を連邦地方裁判所の一部署として位置付けた上で、倒産事件を連邦裁判官から倒産裁判官に付託する（ただし、連邦地方裁判所はいつでも事件を倒産裁判所から引き上げることができる）という形を採用したのである。

BAFJAの下では、倒産裁判官は、連邦倒産法に基づくすべての事件または連邦倒産法に基づく事件の中で発生するすべての「核心手続」（core proceedings）について審理する権限を有する（連邦民事訴訟法第157節（b））。核心手続は倒産事件において発生するほとんどすべての問題を包含するものであり、具体的には、オートマティックステイに関する事項（連邦民事訴訟法第157節（b）（2）G号）、担保権（リーエン）の有効性・範囲・優劣の決定（同K号）、財団財産の売却に関する事項（同N号）などがこれに含まれる。

## （2）海事裁判所と倒産裁判所の管轄権の競合

船舶に対する対物訴訟の提起後に船舶所有者の倒産手続が申し立てられた場合の海事裁判所と倒産裁判所との関係について、かつては、先に目的物たる船舶を差し押さえた裁判所が管轄権を保持するとする *custodia legis* 法理が適用<sup>(113)</sup>されていた。

ところが、海事裁判所と倒産裁判所の関係性は、1978年倒産法により包括的なオートマティックステイの規定（連邦倒産法第362節）が新設されたことにより、見直しを迫られた。オートマティックステイとは、倒産手続の申立てによって、裁判所の命令を待たずに、自動的に債務者および財団財産に対する民事訴訟手続、強制執行、担保権の実行・設定、対抗要件の具備など幅広い行為が停止される効果のことをいう。その目的は、債務者に経済的再建のための余裕を与えるとともに、債務者の資産が散逸するのを防ぐことにある。このようなオートマティックステイに関する規定は、1938年倒産法<sup>(114)</sup>

(チャンドラー法)にもいくつか設けられていたが、ステイに関する規定が倒産法のような箇所に散在し、要件等についても統一されていなかったことから、1978年倒産法により、オートマティックステイに関する統一的な規定が新設された。

このような包括的なオートマティックステイが既に海事裁判所に係属している対物訴訟に及ぼす効力については、オートマティックステイの文言および連邦議会の立法意図から、一般的には、第7章手続(破産手続)であるか第11章手続(再建手続)であるかを問わず、倒産手続の申立て前になされた対物訴訟はすべて自動的に停止され、海事裁判所は目的船舶に対する管轄権を失うものと考えられている<sup>(115)</sup><sup>(116)</sup>。

これに対し、第2巡回区控訴裁判所では、第7章手続と第11章手続とを区別し、第11章手続においては、債務者の再生が、リーエン消滅の効果が確立している海事裁判所で競売を行うことに勝る利益であるとして、custodia legis 法理は適用されないとする一方、第7章手続においては custodia legis 法理が妥当するとされている<sup>(117)</sup>。さらに、第9巡回区控訴裁判所では、オートマティックステイの効力は、①登録を要し、②先に発生したリーエンが後発のリーエンに優先するとされる陸上のリーエンについてのみ及ぶとの解釈が採用されており<sup>(118)</sup>、第7章手続であると第11章手続であるとを問わず、倒産手続開始前に海事裁判所が当該船舶について管轄権を得た場合は custodia legis 法理により、海事裁判所が管轄権を有するとされている。このように倒産法の定めるオートマティックステイが海事裁判所の対物訴訟に及ぼす効力については、倒産手続の種類を問わず対物訴訟を停止させるとの見解が有力ではあるものの、巡回区により解釈が分かれており、いまだ不確定な状況にある。

### (3) 倒産裁判所による売却の効果

オートマティックステイの適用範囲の問題とは別に、仮にオートマティックステイにより係属中の対物訴訟が停止され、海事裁判所の管轄権が失われ

るとした場合に、倒産裁判所が執り行う売却によって当該船舶上のすべてのリーエンを消滅させることができるのかという問題がある。1978年倒産法の制定およびこれに対する違憲判決（Marathon 事件判決）以前の記述ではあるが、Gilmore & Black 2d. ed は、倒産裁判所がマリタイムリーエンについて審理することができると思えば、少なくともアメリカ国内においては倒産裁判所による売却であっても、リーエン消滅の効果を認めることができるであろうとする一方、倒産裁判所による売却の効果を外国裁判所が承認するか否かは不透明であると指摘している<sup>(119)</sup>。2005年の In re Millenium 事件判決<sup>(120)</sup>は、倒産手続においてマリタイムリーエンの届出を行うことにより倒産裁判所の管轄に自発的に同意した者のリーエンについては、倒産裁判所による売却によって消滅することを認めたが、手続に参加していない者のリーエンまで消滅させるか否かについては判断を示していない。同判決で Sotomayor 判事は、倒産裁判所の売却によって破産者の資産である海上財産を取得した者は、リーエンの負担のない所有権を取得できないリスクをとることになる一方、外国におけるリーエンの実行を期待してアメリカの倒産手続への参加を回避したリーエンホルダーは、外国裁判所によってアメリカ倒産裁判所の売却の効果が承認されてしまうリスクをとることになると述べ、倒産裁判所による売却の効果の不確定さを指摘している。

このように、倒産裁判所がリーエン消滅の効果を伴う売却を行うことができるかはいまだ不確定であり、そのために競売価格が下落する可能性があることから、実務では、オートマチックステイからの解放（連邦倒産法第362節）または管財人による放棄（連邦倒産法第554節）の後に、海事裁判所によって競売を実施するのが一般的である<sup>(121)</sup>。

## おわりに

本稿では、アメリカ法におけるマリタイムリーエンの追及性の根拠およびその範囲について考察を行った。第1章では、私人間売買における追及性に

ついて検討を行ったが、本稿の結論は以下のとおりである。マリタイムリーエンは、船舶をほとんど唯一の抛り所とする海事債権者の保護と航海の継続という、必ずしも相容れない目的を両立させるために生み出された担保制度であり、コモンロー上のリーエンとは異なり、占有を基礎とせず、登録も要しないシークレットリーエンである。このように、占有を必要としないという性質から、リーエンの付着した船舶をリーエンホルダーの同意なしに第三者に売却することが可能となり、売却によってリーエンの負担を回避することを防止するために追及性を認める必要性が生じた。また、これと同時に、公示方法のないシークレットリーエンであるという性質から、善意の第三取得者を保護するためにマリタイムリーエンの追及性には一定の制限をかけることが必要となった。マリタイムリーエンの追及性に対する制限には、わが国商法のように除斥方法や短期の存続期間を定めるという方法もあり得る<sup>(122)</sup>が、アメリカ法は、マリタイムリーエンの追及性に対して laches 法理による制限を課すというアプローチを採用した。このようなアプローチによれば、リーエンの存在についての第三取得者の善意・悪意やマリタイムリーエンの実行に至る経緯など、事案ごとの具体的事情を考慮することができるという利点がある反面、予測可能性や法的安定性が損なわれるという欠点もある。そのため、連邦最高裁判所が laches 法理の適用を承認した後も、下級審裁判所では基準の明確性の観点からコモンロー上の出訴期限を類推適用するという裁判実務が一時は定着したが、連邦最高裁判所は、不合理な遅延と被告の不利益という2つの要件に関し、事案ごとの状況に基づく詳細な事実認定を行うべきことを事実審裁判所に求めた。このように、アメリカ法は、私人間売買におけるリーエンホルダーと第三取得者の利害調整について、laches 法理の適用を通じて、当事者間の公平を重視した柔軟な事案解決を導いているということができる。

第2章では、裁判所の競売手続によるマリタイムリーエンの消滅について、これもまたマリタイムリーエンの追及性に対する例外ないし制限とみる

ことができるのではないかとの視点から、対物訴訟手続における競売によるリーエン消滅の根拠について考察を試みた。また、競売によってリーエンを失うおそれのあるリーエンホルダーに対する手続保障については、船舶の擬人化理論に依拠し、船舶に対するアレストそのものがすべての利害関係人に対する通知であるとの理屈によってこの問題を解決していることを確認した。

第3節では、外国裁判所による競売の効果を承認するための要件について検討し、競売を実施した裁判所が目的船舶の現実の差押によって管轄権を取得したことや、当該手続が対物訴訟としての性質を有することが重視されている一方、新聞による公告の有無などは重要視されていないことを確認した。外国裁判所による競売の効果の承認に関しては国際協調の観点も重要であるが、それでもアメリカの裁判所がこれらの手続的要件を求めているということは、裏を返せば、アメリカでは、単に裁判所が実施する競売であれば何でもリーエン消滅の効果をもたらすと考えられているわけではなく、あくまでも海事裁判所の対物訴訟による競売に限られるのが原則であるとの考えが根強いといえることができるであろう。

第3節ではさらに、倒産裁判所による売却の効果についても考察を試みたが、結論としては、憲法上の問題も含め、海事裁判所と倒産裁判所の関係は混沌を極めており、実務上は、倒産裁判所による売却を回避し、海事裁判所による競売を実施するという取扱いが今後も継続するものと思われる。わが国では、破産および民事再生手続においては、船舶先取特権は別除権（破産法2条9項、民事再生法53条1項）として倒産処理手続外で通常の実行方法により権利行使され、他方で会社更生手続においては、更生担保権者は更生計画に従った弁済を受け得るとどまり、担保権の実行が全面的に禁止されている。したがって、民事執行手続ではなく倒産処理手続において船舶先取特権の消滅の効果が生じ得るのは、各種倒産処理手続における担保権消滅許可制度（破産法186条以下、民事再生法148条以下、会社更生法104条以下）<sup>(123)</sup>による許可決定に限られることになる。この場合の担保権消滅の効果を外国

裁判所が承認するか否かという問題もあるが、これは裁判所の競売手続の承認の問題というよりは、むしろ外国倒産処理手続の承認の問題として捉えるべきであろう。このように考えると、アメリカの海事裁判所と倒産裁判所の関係性に関する議論は、わが国における法解釈において直接に参考とすべき点はほとんどないともいえるが、倒産裁判所との関係性を検討することは、アメリカにおける海事裁判、殊に対物訴訟手続の位置づけを理解する上でも有益であると思う。

最後に、本稿の検討結果をもとに、わが国における解釈・立法について、いくつかの問題提起を試みたい。本稿の冒頭で指摘したように、わが国の商法は、船舶先取特権の追及性に対して、1年の除斥期間および公告による除斥方法を定めている。前者の除斥期間は、アメリカ法の laches 法理による追及性の制限とは対照的に、客観的・画一的な時的制限を設定するものであるが、これは船舶先取特権・抵当権に関する諸条約も採用する制度であり、直ちにこれをアメリカ法のように改めるべきであるとは考えない。しかしながら、第1章第3節でも検討したように、船舶先取特権の実行が遅延する理由や経緯には様々なものがあり、これらの事情を一切斟酌せずに一律に1年の経過をもって権利を消滅させるというのは、いささか硬直的すぎるようにも思われる。権利行使が困難であったというだけで除斥期間の進行を停止させるのは適当とは思われないが、1993年の船舶先取特権・抵当権条約9条2項のように、差押が法的に禁止されていた期間については、除斥期間の進行を停止させてもいいのではないだろうか。公告による追及性の除斥についても、裁判所の競売手続と異なり、単なる私人間の売買において、先取特権者がそのような公告に気づく可能性は現実的にはほとんどないと考えられること、1年という短期の除斥期間も定められていることから、これを存続させる意義は乏しく、少なくとも債権申出期間が最短1か月で足りるというのは、短すぎるというべきであろう。なお、船舶先取特権が追及性を有するのは20トン以上の登記船舶に限られるとするのがわが国の裁判例であるが、本



稿のように、追及性の根拠を売却によるリーエンの負担の回避を防止することにあると考えるならば、船舶登記の有無によって区別すべき合理的理由はないように思える。上記裁判例は、登記船に対する船舶先取特権は登記された不動産先取特権と同様に追及性を有するとする一方、未登記船は動産先取特権の規定に従い追及性を有しないとするが、登記船を対象とするものであろうとなかろうと、船舶先取特権自体が登記されることはないのであるから、追及性の有無と登記の有無を結びつける解釈には違和感が否めない。より根本的な提言をするならば、船舶先取特権については、不動産先取特権と動産先取特権のいずれの規定を適用するかという枠組みで議論するのではなく、実体法上も手続法上も、不動産先取特権とも動産先取特権とも区別された類型の先取特権として規定し、その特性に応じた規律がなされるべきであるとする。

裁判所の競売による船舶先取特権の消滅については、先取特権者に対して手続の通知がなされずに権利の消滅を認めることは、適正手続との関係で重大な問題をはらむといえるが、船舶先取特権（またはマリタイムリーエン）について統一的な公示方法がない現状においては、これを是認せざるを得ないであろう。しかしながら、Rutherglen 教授が包括的なリーエンの登録制度を設けるのに技術的な障害はないと指摘した論文（1989年）からすでに30年以上が経過しており、この間にも情報技術は飛躍的に発達した。マリタイムリーエンに関しては、その範囲や順位等について国際的統一が図られておらず、故に世界的なマリタイムリーエンの登録制度を設けることも一筋縄ではいかないであろうが、将来的にはインターネット等を利用した登録制度の整備が望まれるところである。

- (1) 追及性の根拠については争いがあるが、追及性が認められること自体に異論はない。ただし、福岡高決昭和54・3・9判時936号110頁および通説は、船舶先取特権の追及性が認められるのは20トン以上の登記船舶に限られるとする。

- (2) 今井薫ほか『現代商法Ⅳ 保険・海商法 改訂版』(三省堂、1994) 316頁。
- (3) 何をもって先取特権の「発生」とするのかについても、法文上明らかではない。  
阿部士郎=峰隆男「船舶先取特権をめぐる問題点」米倉明ほか編『金融担保法講座Ⅳ 質権・留置権・先取特権・保証』233頁(筑摩書房、1986)は、被担保債権の弁済期を意味すると解すべきであると主張するが、広島地呉支判昭和56・9・18判時1046号130頁は、製造中の船舶に対する船舶先取特権(改正前商法842条8号、平成30年商法改正により削除)に関して、弁済期ではなく、注文者名義の所有権保存登記を経由した日をもって発生日とした。
- (4) *The Wm. Kraft*, 24 F. 191 (W.D. Pa. 1885) は、リーエンホルダーからリーエンの問題は解決済みと言われて船舶を購入した後に、当該リーエンホルダーから新所有者に対しリーエンの主張をすることは許されないと判示したが、これは禁反言の法理の適用によるものであって、マリタイムリーエンの追及性を否定したのではない。
- (5) *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo PC 267.
- (6) THOMAS A. RUSSELL, 2 BENEDICT ON ADMIRALTY, § 21 at 2-4; see also, Paul Macarius Hebert, *Origin and Nature of Maritime Liens*, 4 TULANE LAW REVIEW [hereinafter, *Tul. L. Rev.*] 381, 382 (1929-1930).
- (7) Edward F. Ryan, *Admiralty Jurisdiction and the Maritime Lien: An Historical Perspective*, 7 WESTERN ONTARIO LAW REVIEW 173, 194 (1968).
- (8) *Id.* at 194.
- (9) *Eleanora Charlotta*, 166 Eng. Rep. 56 (1823).
- (10) *Wells v. Osman*, 92 Eng. Rep. 193 (1886).
- (11) *Corset v. Husely*, 90 Eng. Rep. 389.
- (12) possessory lien ともいい、ほぼわが国の留置権に相当するものである。
- (13) ほぼわが国の先取特権に相当するものである。
- (14) Ryan, *supra note 7*, at 198
- (15) *Id.* at 200.
- (16) ここでいう巡回区裁判所(Circuit Court)とは、1789年裁判所法で設置された下級裁判所の一つであり、現在の巡回区控訴裁判所(Circuit Court of Appeals)とは異なる。連邦最高裁判所の判事が2名ずつ3つのグループに分かれ、連邦最高裁判所の法廷の開かれぬ時期に自らが割り当てられたCircuitを巡回し、各地の地裁判事1名と合体して3名で法廷を開くこととなっていたため、このような名称

が付いた（田中英夫『アメリカ法の歴史（上）』（東京大学出版会、1968）170頁～171頁、望月礼二郎『英米法（新版）』（青林書院、1997）88頁参照）。

- (17) *The Nestor*, 18 F. Cas. 9 (Cir. D. Me. 1831).
- (18) *Id.* at 12.
- (19) *Id.* at 13.
- (20) *Id.* at 13.
- (21) *The General Smith*, 17 U.S. 438 (1819).
- (22) 当時内国船に対する必要品の供給についてはマリタイムリーエンが認められておらず、ここでいう内国船に対するリーエンとは、コモンロー上のリーエンを意味する。
- (23) THOMAS J. SCHOENBAUM, *ADMIRALTY AND MARITIME LAW*, 770 (6th ed. 2018).
- (24) 日本法を例に挙げれば、動産保存の先取特権（民法320条）や動産売買の先取特権（民法321条）は占有を要件としない非占有担保であるが、追及性を有しない（民法333条）。
- (25) *The Bold Buccleugh*, 166 Eng. Rep. 944 (1850).
- (26) *Id.* at 948.
- (27) Henry L. McClintock, *HANDBOOK OF THE PRINCIPLES OF EQUITY*, 71 (1948), 植田 淳『エクイティの法格言と基本原理』86頁（晃洋書房、1996）参照。
- (28) 船長の給料債権に関する対人訴訟に関してではあるが、*Willard v. Dorr*, 29 F. Cas. 1277 (Cir. D. Mass. 1823) でストウリ判事は、海事裁判所は衡平法裁判所と同様に、古くさい (stale) 請求には保護を与えない旨述べている。ここでは laches という表現は用いられていないが、この頃すでに laches の法理が海事裁判所においても適用されていたことが窺われる。*The Utility*, 28 F. Cas. 854 (S.D.N. Y. 1831) では、マリタイムリーエン（判決では lien upon the vessel などと表現）の実行の遅れによりリーエンを失うか否かに関して、“laches” という表現が用いられている。
- (29) *The Chusan*, 5 F. Cas. 680 (Cir. D. Mass. 1843).
- (30) 1831年の *Nestor* 事件判決では、マリタイムリーエン実行の遅延によって権利を失う余地があることが傍論として述べられたにとどまる。
- (31) この当時は laches という表現は用いられておらず、いずれの裁判例でも、長期間実行しないことにより権利放棄 (waiver) したとみなされるとの理論構成がとられていた。See *The General Jackson*, 10 F. Cas. 180 (D. Mass. 1854); *The*

- Lillie Mills, 15 F. Cas. 539 (D. Mass. 1855); The Admiral, 1 F. Cas. 178 (D. Mass. 1856); Stillman v. The Buckeye State, 23 F. Cas. 82 (D. Mich. 1856).
- (32) The Key City, 81 U.S. 653 (1872).
- (33) このような考え方は、当該船舶の原所有者や第三取得者との関係だけではなく、他のリーエンホルダーとの関係、即ち、マリタイムリーエンの優劣においても重要な指針を与えることとなった。
- (34) The Sarah Ann, 21 F. Cas. 432 (Cir. D. Mass. 1835)において、ストウリ判事は海事法においてもコモンロー上の出訴期限を類推することを示唆していた。
- (35) McGrath v. Panama R. Co., 298 F. 303 (5th Cir. 1924).
- (36) Nolte v. Hudson Nav. Co., 297 F. 758 (2d Cir. 1924).
- (37) New York State Lien Law, § 83.
- (38) The Owyhee, 66 F.2d 399 (2d Cir. 1933).
- (39) *Note, Displacement of the Doctrine of Laches by Statutes of Limitations, Crystallization of the Equitable Rule*, 79 UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA LAW REVIEW 341 (1930-1931) は、コモンロー上の時効期間経過後においても権利行使が認められた裁判例は、いずれも被告の詐欺に起因して権利実行が遅れるなどした事例である（その場合、コモンロー上の時効期間はそもそも進行しない）と指摘する。
- (40) Gardner v. Panama R. Co., 342 U.S. 29 (1951).
- (41) *Id.* at 30-31.
- (42) *Id.* at 31.
- (43) 前述のとおり、内国船に対する必要品供給リーエンの場合は州法上の出訴期限を参照し得るが、他のマリタイムリーエンの場合には、類推すべき出訴期限が見当たらない。
- (44) Induron Corp. v. M/V Aigianis, 1990 AMC 1398 (D.N.J. 1989).
- (45) Northern Shipping Co. v. M/V TIVAT, 1988 AMC 1468 (E.D. Pa. 1987).
- (46) Galehead, Inc. v. M/V Fratzis M., 1994 AMC 1160 (S.D. Fla. 1994).
- (47) Bermuda Express, N.V. v. M/V Litsa, 872 F.2d 554 (3d Cir. 1989); GALEHEAD, SUPRA NOTE 46, 1994 AMC 1160; Kristensons-Petroleum, Inc. v. Sealock Tanker Co., 2005 AMC 2484 (S.D.N.Y. 2005).
- (48) *Induron Corp, supra note 44*, 1990 AMC 1398; Ceres Gulf, Inc. v. M/V World Adventure A/K/A M/V Hallam Venture, 1991 AMC 2063 (E.D. La. 1991).

- (49) *Magnus Maritec International, Inc. v. SS St. Panteleimon*, 444 F. Supp. 567 (S.D. Tex. 1978).
- (50) *Lake Union Drydock Co. v. M/V Polar Viking*, 446 F. Supp. 1286 (W.D. Wash. 1978); *Northern Shipping, supra note 45*, 1988 AMC 1468; *A/S Dan-Bunkering v. M/V Zamet*, 945 F. Supp. 1576 (S.D. Ga. 1996).
- (51) *Jan C. Uiterwyk Co. v. MV Mare Arabico*, 459 F. Supp. 1325 (D. Md. 1978); *Kristensons-Petroleum, supra note 47*, 2005 AMC 2484.
- (52) *Bermuda Express, supra note 47*, 872 F.2d 554; *John W. Stone Oil Distributor, Inc. v. M/V Miss Bern*, 663 F. Supp. 773 (S.D. Ala. 1987); *Ryan-Walsh, Inc. v. M/V Margaret John*, 1996 AMC 504 (E.D. La. 1995).
- (53) *Bermuda Express, supra note 47*, 872 F.2d 554; *Ryan-Walsh, supra note 52*, 1996 AMC 504.
- (54) 被告の不利益に関する事情といえなくもないが、時間の経過に伴って発生する不利益とは異質なものである。
- (55) 46 U.S.C. § 31326; see also GRANT GILMORE & CHARLES L. BLACK, *THE LAW OF ADMIRALTY*, 787 (2d ed. 1975)
- (56) Frank G. Harmon, *Discharge and Waiver of Maritime Liens*, 47 *Tul. L. Rev.* 786, 787 (1972-1973).
- (57) *Moses Taylor*, 71 U.S. 411 (1867), *Hine v. Trevor*, 71 U.S. 555 (1867), *American Dredging Co. v. Miller*, 510 U.S. 443 (1994).
- (58) *Rock Island Bridge*, 73 U.S. 213 (1867). ただし、後述のとおり、現在では補足規則Gが加えられたことにより、必ずしもこの関係は維持されていない。
- (59) 29 MOORE'S FEDERAL PRACTICE - CIVIL § 701.04
- (60) 規則Gの定める没収手続は、本来は海事事件ではなく、制定当初は存在していなかったが、2006年の改正によって補足規則に加えられた。
- (61) 原告または原告代理人から急迫の事情により裁判所の事前審査が実行に適さない旨の認証がなされたときは、急迫の事情をアレスト後の審問において立証することを条件として、直ちにアレスト令状が発行される（補足規則C(3)(a)(i)）。
- (62) 有体物については物理的に執行官の占有下に移すのが原則であるが、対象物の性質または状況により現実の占有移転が実行に適さないときは、アレスト令状のコピーを船内の人目につく場所（マストや船橋の窓など）に貼り付けるとともに、訴状等の写しを船長その他当該船舶の占有者に対して交付する（補足規則E

(4)(b)。沈没船に対して付近へのフローティングブイの設置によりアレスト令状を執行した例につき、Maritime Underwater Surveys, Inc. v. Unidentified, Wrecked & Abandoned Sailing Vessel, 717 F. 2d 6 (1st Cir. 1983) 参照。

(63) 46 U.S.C. § 31325 (d) (1).

(64) 46 U.S.C. § 31325 (d) (3).

(65) 補足規則の定める解放担保金には、特定担保金 (special bond) と一般担保金 (general bond) の二種類がある。特定担保金は、当該対物訴訟手続の対象となっているマリタイムリーエンのみを対象とするものであり、その金額および形式について当事者間で合意に至らないときは、請求額の2倍または当該船舶の評価額のいずれか低い額を超えない範囲内で裁判所が決定する (補足規則E(5)(a))。特定担保金により船舶が解放されたときは、当該手続の対象となっているリーエンは特定担保金に移転し、同一の海事請求権に基づいて同じ船舶を再びアレストすることはできなくなるが、当該手続の対象となっていないリーエンは影響を受けず、解放後の船舶をアレストすることは妨げられない。一般担保金は、当該対物訴訟手続の対象となっているマリタイムリーエンだけでなく、後にその船舶に対して対物訴訟を提起し得るすべてのマリタイムリーエンの担保として提供されるものであり、その額は裁判所によって決定され、また裁判所はいつでも担保金の増額を命ずることができる (補足規則E(5)(b))。一般担保金は、特定担保金と異なり、当該船舶に対するすべてのマリタイムリーエンの担保として提供されるものであるから、すべてのリーエンが担保金の上に移転することになると解されるが、一般担保金の制度はほとんど利用されていないために、その効果については必ずしも明らかでない。

GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 798, note 461a.

(66) Gray v. Hopkins-Carter Hardware Co., 32 F.2d 876 (5th Cir. 1929); The Morning Star, 5 F. Supp. 502 (E.D.N.Y. 1933); Southern Oregon Production Credit Association v. O/S Sweet Pea, 1977 AMC 638 (D. Or. 1977); Collins Machine Works, Inc., F/V Ocean Mist, 1977 AMC 1139 (E.D. Va. 1977). P&I 保険者の発行した保証状につき、Globe Barge, Inc. and Continental Insurance Company v. M/V Dick Bollinger, 1986 AMC 1989 (E.D. La. 1986) 参照。

(67) 海事裁判所による売却には、執行官が執り行う競売のほか、稀に裁判所の監督下での私的売却もあるが、法的効果は変わらない。

(68) See Ferrous Financial Services Co. v. O/S Arctic Producer, 567 F. Supp. 400 (W.D. Wash. 1983); Colonna's Shipyard, Inc. v. U.S.A.F. Gen. Hoyt S.

- Vandenberg, 584 F. Supp. 2d 862 (E.D. Va. 2008).
- (69) Triton Container Int'l v. Baltic Shipping Co., 1995 AMC 2963 (E.D. La. 1995).
- (70) 補足規則 B(1)(b)。“can be found within the district” の意義につき、La Banca v. Ostermunchner, 664 F.2d 65 (5th Cir. 1981) 参照。
- (71) The Gazelle, 10 F. Cas. 127 (D. Mass. 1858).
- (72) 事前の審尋の機会なしに差押えが認められるのは、1844年および1920年の海事訴訟規則から一貫している。
- (73) Sniadach v. Family Fin. Corp., 395 U.S. 337 (1969).
- (74) Fuentes v. Shevin, 407 U.S. 67 (1972).
- (75) Mitchell v. W. T. Grant Co., 416 U.S. 600 (1974).
- (76) N. Ga. Finishing v. Di-Chem, Inc., 419 U.S. 601 (1975).
- (77) 対物訴訟は「物」に対する訴訟手続であるから合衆国憲法修正 5 条の適正手続はそもそも適用がないとする判例 (Bethlehem Steel Corporation v. S/T Valiant King, 1977 AMC 1719 (E.D. Pa. 1974)) もあったが、他の裁判例ではいずれも修正 5 条の適用があることを前提として判断がなされている。
- (78) Central Soya Co. v. Cox Towing Corp., 417 F. Supp. 658 (N.D. Miss. 1976); A/S Hjalmar Bjorges Rederi v. The tugboat “CONDOR,” 1979 AMC 1696 (S.D. Cal. 1979).
- (79) Karl Senner, Inc. v. M/V Acadian Valor, 485 F. Supp. 287 (E.D. La. 1980); Alyeska Pipeline Service Co. v. The Bay Ridge, 509 F. Supp. 1115 (D. Alaska 1981).
- (80) Amstar Corp. v. S/S Alexandros T., 664 F.2d 904 (4th Cir. 1981); Merchants Nat'l Bank v. Dredge General G. L. Gillespie, 663 F.2d 1338 (5th Cir. 1981).
- (81) アミカス・キュリエ (Amicus Curiae、ラテン語の直訳で「裁判所の友」とは、裁判所を助ける助言者として、裁判所に係属する具体的事件について意見を述べ、または情報を与える者をいい、一般に「法廷助言者」などと訳される。このような法廷助言者による意見書をアミカス・ブリーフといい、広く訴訟当事者以外の第三者 (弁護士や学者、行政機関、業界団体など) からの意見や情報を判決に反映させることを目的として、当事者の同意や裁判所の許可に基づき提出される。
- (82) Advisory Committee's Notes to 1985 Amendment Adding New Rule E(4)(f).
- (83) Diana G. Culp, *Charting a New Course: Proposed Amendments to the Supplemental Rules for Admiralty Arrest and Attachment*, 15 JOURNAL OF

MARITIME LAW AND COMMERCE [hereinafter, *J. Mar. L. & Com.*] 353, 366 (1984)

(84) *Id.* at 371

(85) *Williams v. Armroyd*, 11 U.S. 423 (1813).

(86) *The Trenton*, 4 F. 657 (E.D. Mich. 1880).

(87) *Id.* at 663.

(88) この点につき卑見を述べるならば、競売によるリーエン消滅の効果は、対物訴訟手続が有する一種の清算手続的側面により導かれると考えられる。対物訴訟手続においては船そのものが被告とされるが、船舶は自然人・法人とは異なり、他に責任財産を所有し得ないため、その(対物)責任を果たすには、自らが第三者に売却され、その代価をリーエンホルダーに配当するよりほかに方法がない。このように、船舶の対物責任は無限責任ではあり得ず、常に物的有限責任であって、必然的に被告たる船舶の換価を伴うことになる。これは、人に例えれば、あたかも自らの残債務を弁済するために破産ないし清算手続を行うが如きであり、利害関係を有するすべての債権者に参加してもらい、それぞれの優先順位に従って配当を実施することが強く要請される。*Williams* 事件判決の「管轄裁判所の判決が、当該物についての終局的な判断」であり、このような「判決の下で権利を取得した者に完全な所有権が与えられる」との判示は、対物訴訟によってその物を巡る権利関係がすべて清算されるという趣旨と捉えることもできるであろう。

(89) *Amstar Corp.*, *supra* note 80, 664 F.2d 904は、補足規則の合憲性判断においてこの点を一つの理由として考慮している。

(90) *Mullane v. Cent. Hanover Bank & Trust Co.*, 339 U.S. 306 (1950).

(91) *The Mary*, 13 U.S. 126 (1815).

(92) 船舶の擬人化理論とは、対物訴訟は船舶そのものを被告とする手続であり、擬人化された船舶は船舶所有者の対人責任とは独立して責任を負うとする理論をいう。Alex T. Jr. Howard, *Personification of the Vessel: Fact or Fiction*, 21 *J. Mar. L. & Com.* 319 (1990). See also, Martin Davies, *In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification*, 75 *Tul. L. Rev.* 337 (2000) を参照。

(93) *The Mary*, *supra* note 91 at 144.

(94) *Id.* at 144.

(95) *Zimmerman Coal Co. v. Coal Trading Ass'n*, 30 F.2d 933 (5th Cir. 1929); *DiGiovanni v. Kjessler*, 101 F.3d 76 (9th Cir. 1996).

(96) *Tamblyn v. River Bend Marine, Inc.*, 837 F.2d 447 (11th Cir. 1988). なお、



- DiGiovanni, supra note 95*, 101 F.3d 76は、リーエン発生時の旧船名ではなく、公告当時の船名のみを記載した新聞公告も、補足規則Cに反するものではないとする。
- (97) 今日では、AIS（船舶自動識別装置）を搭載した船舶が増えたため、それなりの大きさの船舶であれば、現在地や目的地、ETA（到着予定時刻）を追跡することは難しくない。
- (98) 差押後間もなく保証状や担保金の提供によって船舶が解放された場合は差押の事実を認知することは難しいが、その場合は他のリーエンホルダーの権利は何ら影響を受けないので、何ら不都合はない。
- (99) *United States v. Steel Tank Barge H 1651*, 272 F. Supp. 658 (E.D. La. 1967). 本判決では、Oil Pollution Act に違反して油を流出させた疑いでバージに対する対物訴訟が提起されたが、当該バージは油の保管タンクとして使用する目的で賃貸に出されており、アレスト令状は賃借人の従業員に送達された。執行官はバージが油の保管の目的で使用されていたことから、バージの従前どおりの使用を許可し、賃借人はバージの継続的使用が許可されたことから、アレストの事実を船舶所有者に通知する必要はないと思い、船舶所有者への通知を行わなかった。裁判所は、アレストそのものが利害関係人に対する通知になるとの一般論を承認しつつも、船舶所有者は賃借人からアレストの事実の通知を受けず、従前どおりにバージの賃料を受け取っていたという本件特有の事実関係の下においては、当該競売手続は適正手続を欠いていたとし、善意の競落人の要した費用を全額補償することを条件に競売手続を取り消した。
- (100) George Rutherglen, *The Contemporary Justification for Maritime Arrest and Attachment*, 30 WILLIAM AND MARY LAW REVIEW 541, 550 (1989).
- (101) 優先的船舶抵当権の設定された船舶については義務的である。
- (102) *The Trenton, supra note 86*, 4 F. 657.
- (103) *Id.* at 661.
- (104) *Id.* at 664.
- (105) パナマの裁判所の競売手続につき *Todd Shipyards Corp. v. F/V Maigus Luck*, 243 F. Supp. 8 (D.C.Z. 1965)、アイスランドの裁判所の競売手続につき、*Thorsteinsson v. M/V Drangur*, 891 F.2d 1547 (11th Cir. 1990)。リーエンホルダーが競売手続について知っていたとしても、管轄裁判所が目的船舶の占有を伴わずにした競売手続にはリーエン消滅の効力は認められない。*Maigus Luck*, *op. cit.*, at 14.

- (106) *Zimmern Coal Co. v. Coal Trading Ass'n*, 30 F.2d 933 (5th Cir. 1929); *Atlantic Ship Supply, Inc. v. M/V Lucy*, 392 F. Supp. 179 (M.D. Fla. 1975).
- (107) *Belcher Co. of Alabama, Inc. v. M/V Maratha Mariner*, 724 F.2d 1161 (5th Cir. 1984); *Crescent Towing & Salvage Co. v. M/V ANAX*, 40 F.3d 741 (5th Cir. 1994).
- (108) メキシコ裁判所の破産手続における競売につき *Gulf & Southern Terminal Corp. v. S.S. President Roxas*, 701 F.2d 1110 (4th Cir. 1983)、ギリシャ裁判所における競売につき *South Carolina State Ports Auth. v. Silver Anchor, S.A., (Panama)*, 23 F.3d 842 (4th Cir. 1994) を参照。
- (109) 万国海法会 (CMI) では、船舶の裁判上の売買の効果を実施国以外の第三国においても認めるための国際的統一ルール作成の作業が進められ、2014年6月のハンブルグ国際会議総会において「外国での船舶の裁判上の売買及びその承認に関する条約案」(Draft International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition) が成立した。しかしながら、2015年開催の国際海事機関 (IMO) 第102回法律委員会では、作業計画案への採用の提案に対し、条約制定の差し迫った必要性および IMO 法律委員会にて議論することの妥当性を示すことが要請され、未だ IMO 法律委員会における審議には至っていない。万国海法会における条約案成立に至る過程については、中村哲朗「外国での船舶の裁判上の売買及びその承認に関する国際条約案：二〇一四年六月万国海法会ハンブルグ国際会議総会における成案成立 (ハンブルグ国際会議特集)」海法会誌58号(2014) 48頁～62頁ほか、同氏による会議報告 (海法会誌54号～57号) を参照。
- (110) 倒産手続においては、競売によるのではなく、裁判所の許可を得た上で管財人が行う財団財産の売却 (連邦倒産法363節 (b) (i)) がなされることが多いと思われるが、連邦倒産法363節 (f) は一定の要件の下で管財人による売却にリーエン消滅の効果を認めていることから、この規定がマリタイムリーエンについても適用されるかが問題となる。
- (111) 28 U.S.C. § 157.
- (112) *N. Pipeline Constr. Co. v. Marathon Pipe Line Co.*, 458 U.S. 50 (1982).
- (113) *Moran v. Sturges*, 154 U.S. 256 (1894); *The Philomena*, 200 F. 859 (D. Mass. 1911); *Wong Shing v. M/V Mardina Trader*, 564 F.2d 1183 (5th Cir. 1977).
- (114) オートマティックステイの効力は倒産裁判所の管轄外に所在する資産にも及び、倒産裁判所はその実効性確保のために必要な差止命令 (injunction order) を

- 発することができる（11 U.S.C. § 105）。
- (115) *United States v. Le Bouf Bros. Towing Co.*, 45 B.R. 887 (E.D. La. 1985); *In re Louisiana Ship Management, Inc.*, 761 F.2d 1025 (5th Cir. 1985).
- (116) *In re Modern Boats, Inc.*, 775 F.2d 619 (5th Cir. 1985). なお、連邦倒産法第1110節は、航空機・船舶への担保権に対するオートマティックステイの例外を規定しているが、同節の担保権は当事者の約定により設定される約定担保に限られるため（連邦倒産法第101節（51））、法定担保であるマリタイムリーエンについては適用がないと解される。
- (117) *Morgan Guar. Trust Co. v. Hellenic Lines*, 38 B.R. 987 (S.D.N.Y. 1984). ただし、その後当該手続が再生手続から破産手続へと移行したため、再び *custodia legis* 法理により海事裁判所が管轄権を有するとされた。*Morgan Guaranty Trust Co. v. Hellenic Lines, Ltd.*, 585 F. Supp. 1227 (S.D.N.Y. 1984).
- (118) *United States v. ZP Chandon*, 889 F.2d 233 (9th Cir. 1989), *Barnes v. Sea Haw. Rafting, LLC*, 889 F.3d 517 (9th Cir. 2018).
- (119) *Gilmore & Black*, *supra note* 55 at 816-817
- (120) *Universal Oil Ltd. v. Allfirst Bank (In re Millenium Seacarriers, Inc.)*, 419 F.3d 83 (2d Cir. 2005).
- (121) See, *MOORE'S FEDERAL PRACTICE*, *supra note* 59, at § 706.02. 海事裁判所が目的船舶に対する管轄権を行使すべきであるとした裁判例につき *United States v. M/V Golden Bear*, 1979 AMC 2757 (N.D. Cal. 1979) 参照。目的船舶をオートマティックステイの対象から外し、海事裁判所により競売を実施させた事例につき、*Morgan Guarantee*, *supra note* 117, 38 B.R. 987を参照。
- (122) 船舶先取特権・船舶抵当権に関する諸条約（1967年条約、1993年条約。いずれも日本は未批准）も同様の規定をおくが、差押が法的に妨げられている間は進行しないなど、リーエンホルダーの権利実行可能性にも一定の配慮がなされている。
- (123) なお、倒産処理法上の担保権消滅請求制度においては、通知の有無を問わず完全な消除主義を採用する船舶執行とは異なり、一部の担保権者に対して担保権消滅の申立書等が送達されなかった場合には、当該担保権は消滅しないと解されている（伊藤眞ほか『条解 破産法〔第3版〕』（弘文堂、2020）1309頁など参照）。
- (124) なお、物の損害に関する制限債権に係る船舶先取特権については、責任制限手続開始決定の取消または廃止決定がなされたときは、その確定後1年を経過した時に消滅するとの手当てがなされているが（船主責任制限法95条4項）、人の損害に

関する制限債権については、このような規定は設けられていない。

(125) 前掲判例・注(1)を参照。