

# アメリカ法における マリタイムリーエンの順位

伊藤洋平

はじめに

第1章 被担保債権の種類によるマリタイムリーエンの優劣

第1節 一般海事法における順位付け

1 船員給料リーエンと海難救助リーエンの優先的地位

- (1) 船員給料 (crew wages) リーエン
- (2) 海難救助 (salvage) リーエンおよび共同海損分担金 (general average) リーエン
- (3) 両リーエン間の優劣

2 不法行為リーエンと契約リーエンの優劣

- (1) 不法行為 (tort) リーエン
- (2) 契約 (contract) リーエン
- (3) 不法行為リーエン優先の根拠

3 裁判所保管下の費用 (custodia legis)

4 小括

第2節 船舶抵当権法による一般海事法の修正

1 船舶抵当権法の制定

- (1) 一般海事法における船舶抵当権の地位
- (2) 1920年船舶抵当権法の制定
- (3) その後の船舶抵当権法の改正

2 船舶抵当権法がマリタイムリーエンの順位に及ぼした影響

- (1) 優先的船舶抵当権 (preferred ship mortgage) の創設
- (2) 財政的不堪航 (financial unseaworthiness) 概念の誕生

(3) 小 括

第2章 発生時期の先後によるマリタイムリーエンの優劣

第1節 一般海事法における「逆順優先ルール」

1 「逆順優先ルール」の理論的根拠

(1) 便益理論 (benefit theory)

(2) 準所有者理論 (proprietary interest theory)

(i) イギリス法における準所有者理論 (追及性の根拠)

(ii) アメリカ法における準所有者理論 (「逆順優先ルール」の根拠)

(3) John G Stevens 事件連邦最高裁判決の位置付け

(i) 連邦最高裁判所による準所有者理論の援用

(ii) その後の下級審判決における「逆順優先ルール」の適用

(iii) 不法行為リーエンとその後の契約リーエンの優劣

2 判例法上の特別ルールによる「逆順優先ルール」の修正

(1) 航海ルールおよび季節ルール

(2) 40日ルールおよび90日ルール

(3) 暦年ルールおよび12か月ルール

3 小 括

第2節 船舶抵当権法による「逆順優先ルール」の修正

1 「早い者勝ちルール」の実質的導入

2 マリタイムリーエンの順位における laches 法理の適用

3 優先的船舶抵当権に対する laches 法理の適用

第3節 「種類」による優劣と「発生時期」による優劣の関係

おわりに

はじめに

船舶先取特権の順位について、わが国の商法843条1項は、同842条各号に掲げる順序に従う旨を定め、船主責任制限法95条4項は、物の損害に関する制限債権の船舶先取特権を商法842条5号に次ぐものと規定している。また、この例外として、救助料に係る債権の船舶先取特権は、その発生時において既に生じている他の先取特権に優先する(商法843条1項ただし書)。同

一順位の船舶先取特権の間では債権額の按分比例による弁済がなされるが（商法843条2項本文）、商法842条2号から4号までに規定する船舶先取特権については、同時に生じたものでない限り、後に生じた船舶先取特権が前に生じた船舶先取特権に優先する（同項ただし書）。

このように船舶先取特権の順位は、被担保債権の「種類」による優劣と船舶先取特権の「発生時期」の先後による優劣の複雑な組合せにより決定される。このような立法例は外国においてもみられるが、被担保債権の種類による優劣についていえば、例えば、多くの国で高順位とされる船員給料の債権（わが国では商法842条5号「雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権」）の順位が極めて低いなど、わが国の立法は必ずしも諸外国の立法例と一致しているわけではない。債権の種類による優劣については、各国の立法政策に基づくものである以上、外国法との比較がわが国における法解釈に直ちに大きな影響を与えるということはないが、平成30年の商法改正において人身損害による損害賠償請求権（人の損害に関する制限債権）の船舶先取特権が突如として第一順位に昇格したように（商法842条1号）、種類による優劣は時代の変化に応じた見直しが求められるべきものであり、外国の法制およびその根拠を検討することは重要と思われる。また、船舶先取特権の発生時期による優劣については、海難救助、共同海損、航海継続費用などに関する船舶先取特権に限り、その「発生」の先後により優劣を付けているが、具体的に何をもちて船舶先取特権の「発生」とするかが示されていないとともに、どこまでが「同時」発生で、どこから「異時」発生とされるのかについても明らかでない。このような船舶先取特権の「発生」の意義および「同時」「異時」を分ける基準を検討するにあたっては、後から発生した船舶先取特権が先に発生した船舶先取特権に優先するとされている根拠が明らかにされなければならないであろう。

このように、船舶先取特権の順位に関しては、いまなお検討すべき問題が数多く残されている。本稿では、わが国における船舶先取特権の順位に関

する再検討への示唆を得ることを目的として、アメリカ法におけるマリタイムリーエン（maritime lien）<sup>(1)</sup>の順位について、「種類」による優劣と「発生時期」の先後による優劣の二つの視点、さらに「種類」および「発生時期」による優劣それぞれについて、一般海事法と制定法による修正の二つの視点から考察を行う。本稿がアメリカ法を研究の対象とする理由としては、アメリカは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、日本と同様に、後に発生したマリタイムリーエンが先に発生したリーエンに優先するとする「逆順優先ルール」（inverse order rule）が一般に承認されつつも、これに対する例外として判例法上様々な特別ルールが認められていることなどが挙げられる。また、アメリカでは、連邦議会の立法によって、伝統的にマリタイムリーエンに劣後するとされていた船舶抵当権（Ship Mortgage）について一部のマリタイムリーエンに優先する効力が認められるようになったが、この立法が、1926年の「海上先取特権及び海上抵当権についての若干の規定の統一に関する国際条約」（International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime liens and mortgages）において船舶抵当権に劣後する船舶先取特権を認める制度の基礎ともなったことから、マリタイムリーエンと船舶抵当権の関係性の変化を理解するためにも、アメリカ法の検討は極めて重要と思われる。

本稿では、第1章において、マリタイムリーエンの「種類」による優劣に関して一般海事法上形成されてきた基本的な順位付けの根拠について考察するとともに、1920年の船舶抵当権法（Ship Mortgage Act）による一般海事法の修正について分析を行う。第2章では、発生時期の先後による優劣に関して古くから承認されてきた「逆順優先ルール」の根拠について考察するとともに、判例法による各種特別ルールや制定法によっていかなる修正がなされてきたのか検討する。さらに第2章の最後には、マリタイムリーエンの「種類」による優劣と発生時期の先後による優劣相互の関係について検討し、マリタイムリーエンの順位に関するアメリカ法の全体像の把握を試みる。

## 第1章 被担保債権の種類によるマリタイムリーエンの優劣

マリタイムリーエンは、対象物たる海上財産（通常は船舶）に対する対物訴訟を提起して、その競落代金から債権の弁済を受けることによって消滅するが、競落代金が当該手続に参加したすべてのリーエンを満足させるに足りないときは、マリタイムリーエン相互の優劣、すなわち、順位の問題が生ずる。留置権のように占有を権利の存続要件とする担保権の場合は、複数の担保権が同時に競合することはないと思われるが、マリタイムリーエンの場合は、占有を要件とせず、航海を継続する過程において日々新たなリーエンが発生することから、一つの船舶に対して複数あるいは無数のマリタイムリーエンが発生し得ることになり、順位の問題が生じるのである。他方で、第2節において詳述する優先的船舶抵当権以外のマリタイムリーエン（一般海事法上のマリタイムリーエン）は登記されることがないから、登記の先後によってその順位を決することもできず、これらの点がマリタイムリーエンの順位の問題を難しくする大きな要因となっている。

もとよりマリタイムリーエンは、議会による立法ではなく、判例法によって認められてきたものであり、リーエン相互の優劣についても、これを定めた制定法はなく、判例の積み重ねによる一般的な順位付けが形成されているにとどまる。また、マリタイムリーエンの順位の問題について連邦最高裁判所の判断が示されることは極めて稀であり、巡回区ごとの解釈の相違が生ずることは避けられない。さらに、各事件の審理を行う事実審裁判所には一定の裁量が認められ、<sup>(2)</sup> 衡平の観点からの修正がなされることもあるため、マリタイムリーエンの順位について<sup>(3)</sup> 明確な基準を示すことは困難である。

### 第1節 一般海事法における順位付け

マリタイムリーエンの順位について、古くには按分比例による配当を実施

した裁判例もあったようであるが、<sup>(4)</sup>一般的には、まずはリーエンの種類による順位付けがなされ、その後同種のリーエン相互間においては、「逆順優先ルール」による順位付けがなされる。マリタイムリーエンには様々な種類のものがあるが、いずれも船舶をもってその債権を担保すべきとする理由があって認められているものである。したがって、すべてのリーエンが満足を得られないときに、按分比例ではなく、リーエンの種類によって優劣をつけるのであれば、それを正当化するに足る根拠が必要であろう。本節ではまず、一般に優先的地位が認められている船員給料リーエンおよび海難救助・共同海損分担金リーエンについて、その優先的地位の根拠や両者の優劣関係について考察する。次いで、不法行為リーエンと契約リーエンの優劣について検討し、最後に、すべてのマリタイムリーエンに優先するとされる裁判所保管下の費用の範囲<sup>(5)</sup>について確認する。

## 1 船員給料リーエンと海難救助リーエンの優先的地位

### (1) 船員給料 (crew wages) リーエン

船員給料のリーエンは、sacred lien (神聖なるリーエン) とも呼ばれ、一般に最優先のリーエンとされる。ここでいう船員給料には、乗船勤務の対価としての通常の給料だけでなく、乗船勤務中に負傷または疾病に罹患したときに船主の過失の有無にかかわらず認められる扶養・治療費 (maintenance and cure)<sup>(6)</sup> の請求権、給料の支払いが遅滞したときの違約賃金 (penalty wage)<sup>(7)</sup> も含まれる。また、遠洋漁船の乗組員のように、航海における水揚高に応じて金額が定まる報酬 (生産奨励金) についても、船員給料としての優先的地位が認められる<sup>(8)</sup>。かつて船長にはリーエンは認められておらず、その後1968年の合衆国法典第46編 (船舶) の改正により他の船員と同様のマリタイムリーエンが認められたが、1983年に同規定は削除された<sup>(10)</sup>。したがって、船長については他の船員と同様の船員給料リーエンは認められておらず、これに劣後する必需品供給の契約リーエンが認められるにとどまる<sup>(11)</sup>。船員給料のリーエンが最優先とされる理由については、船員なしには海上取

引が成立し得ないこと、また、船員給料を最優先としなければ、船員が乗船雇用契約に応じないであろうことなどが指摘される。<sup>(12)</sup> もっとも、それなしでは海上取引が成立しないという点では、劣後的地位に置かれている必需品供給債権についても同様であり、船員給料の優先的地位を説明するのに十分な根拠を示しているとはいいがたい。また、船員の経済的保護という点についていえば、今日では船員に対する労働法上の保護が拡充され、労働組合の結成等により労使間における交渉力が強くなったことを考慮すると、船員給料を最優先とする上記根拠が今日においても妥当するかについては、疑問が呈<sup>(13)</sup>されている。

なお、船員給料の優先的地位に対する例外の一つとして、船舶衝突以前に発生した船員給料のリーエンは、当該衝突による被害船の不法行為リーエンに劣後するとの古い裁判例<sup>(14)</sup>がある。しかし、この判断によれば、過失がない船員に対しても当該衝突の責任を負わせることとなるため、fellow servant<sup>(15)</sup>理論及び船舶の擬人化理論<sup>(16)</sup>が支持を失いつつある中で、少なくとも過失のない船員の給料債権との関係で先例的価値があるか疑問視<sup>(17)</sup>されている。

## （２）海難救助（salvage）リーエンおよび共同海損分担金（general average）リーエン

海難救助のリーエンは、その救助が契約に基づくものであるか否かにかかわらず、船員給料のリーエンに次ぐ第二順位<sup>(18)</sup>とされる。海難救助リーエンに優先的地位が認められる根拠については、海難救助はすべての船舶債権者のために船舶を保全するためと説明される。海難救助については伝統的に無成功無報酬（no-cure, no-pay）の原則が認められているため、海難救助報酬は当該船舶の価値を超えることはない。海難救助が成功しなければ当該船舶は全損となり、無価値になる（その場合、すべてのマリタイムリーエンは消滅する）可能性があったことからすれば、救助者が船舶の残価から救助料全額を回収し、他のリーエンホルダーはその残額の配当に与るほかないとしてもやむを得ないといえるだろう。この点において、海難救助リーエンの優先

的地位は、後述する裁判所保管下の費用に優先的地位が認められているのと同様の趣旨に基づくものといえよう。

共同海損に基づき貨物所有者等が取得する船舶に対するリーエンについては、共同海損精算人(GA Adjuster)による精算が機能していること、実質的な利害関係者が主として保険者であり、積極的に訴訟を好まないことなどから、裁判例は極めて少ないとされるが、共同海損における「犠牲」(sacrifice)と海難救助との類似性から、少なくとも運送契約違反の損害賠償請求権と必需品供給債権には優先すると考えられている。<sup>(20)</sup>

### (3) 両リーエン間の優劣

上記のとおり、船員給料リーエンと海難救助リーエンはいずれも優先的地位が認められ、一般的には船員給料が第一順位、海難救助が第二順位とされる。ただし、この両者の関係には、海難救助リーエンは、既に発生していた船員給料リーエンに優先するという重大な例外がある。<sup>(21)</sup>その理由は、救助なしには船員が当てにする財産も保全されないからと説明されるが、このような説明に対しては、海難救助がなされる多くの場合において、救助と同時に航海が終了するので、救助者が船舶に対するリーエンを取得する最後の者であり、救助者のリーエンの船員給料に対する優越は、単に「逆順優先ルール」を適用したにすぎないとみることもできるのではないかとの指摘もある。<sup>(22)</sup>また、船員給料リーエンと海難救助リーエンの優劣に関する判断が示された裁判例のうち、多くの事案においては、船員給料リーエンおよび海難救助リーエンのいずれも満額弁済するだけの十分な配当金があり、上記判示は傍論にすぎないと指摘した上で、船員給料があまりに古いものでなく、当該救助が船舶の保全に実際に不可欠であった場合でない限りは、船員給料リーエンが優先する、または両リーエンは同順位とされるのではないかとの見解もある。<sup>(23)</sup>

## 2 不法行為リーエンと契約リーエンの優劣

船員給料リーエンと海難救助リーエン相互の優劣は、上記のとおり必ずし



も明らかではないが、この二種類のリーエンが「種類」による順位付けにおいてその他のリーエンに優先することは確立している。「その他のリーエン」には、船舶衝突をはじめとする海事不法行為に基づくリーエン、必需品供給契約や運送契約（の義務違反）に基づいて発生する契約リーエン、さらには冒険貸借<sup>(24)</sup>のリーエンがあるが、冒険貸借がマリタイムリーエンの中で最下位であることは確立している。

### （1）不法行為（tort）リーエン

不法行為リーエンとは、船舶による海事不法行為に基づいて発生した損害賠償請求権に認められるリーエンである。船舶衝突がその典型例であるが、これに限らず、海事裁判管轄が及ぶ海事不法行為であれば、当該船舶に対する不法行為リーエンが認められる。

海事不法行為の成立要件については、かつては当該不法行為が可航水域（navigable waters）において発生したか否かを基準とする「発生地テスト」<sup>(25)</sup>（locality test）によって判断がなされていた。しかし、この基準によれば、船舶が可航水域を航行中に橋や港湾施設など陸上の施設と衝突し、損傷させた場合には、その損害が可航水域に「おいて」発生していないため、海事不法行為の要件を満たさないという不都合があった。そこで、連邦議会は1948年に海事裁判管轄拡張法（Admiralty Extension Act, 現46 U.S.C. § 30101）を制定し、可航水域における船舶「によって」発生した（caused by a vessel on navigable waters）死傷および損害については、陸上において発生した場合でも海事裁判管轄が認められることとなった。他方で、「発生地テスト」によれば、可航水域において発生した不法行為でありさえすれば、すべて海事不法行為たりうることとなり、海事的要素の乏しい事故がたまたま可航水域において発生した場合にまで、海事裁判管轄が及ぶこととなる。そこで、1972年の Executive Jet Aviation 事件判決<sup>(26)</sup>において連邦最高裁判所は、海事不法行為の成立要件として、不法行為が可航水域において発生したこと（発生地テスト）に加え、当該不法行為が伝統的な海事行為（tra-

ditional maritime activity) に関連していることが必要であると判示した。

海事不法行為の被害者にマリタイムリーエンが認められる基礎には、船舶の擬人化理論がある。船舶の擬人化理論においては、事故を起こした船長やその雇用者である船舶所有者の対人責任とは別に、加害船舶そのものが「加害者」として被害者に対して対物責任を負う、すなわち、被害者は加害船舶に対するマリタイムリーエンを取得することとなる。不法行為リーエンの順位が問題となる局面においては、この擬人化理論が裁判所の判断に少なからぬ影響を及ぼしている(第2章第1節(3)において後述する)。

## (2) 契約(contract)リーエン

契約リーエンとは、船舶との契約(通常は船舶所有者・船長との契約であるが、契約の相手方は必ずしもこれらの者とは限らない)によって生じた債権に認められるマリタイムリーエンである。ここでいう契約によって生じた債権には、燃料油や食料、修繕などの必要品を供給した者の代金債権のほか、運送契約・傭船契約の不履行に基づく損害賠償請求権も含まれる。なお、船員給料リーエンや海難救助リーエン(契約に基づく救助の場合)も広義においては契約リーエンであるが、これらについては特別に優先的地位が認められていることは前述のとおりである。そのため、マリタイムリーエンの順位に関して「契約リーエン」という場合、それは実質的には必要品供給債権に認められるマリタイムリーエンとほぼ同義であるといえる。

必要品供給債権のマリタイムリーエンについては、イギリス、ドイツ、フランスなどのようにこれを認めない国と、アメリカやわが国(商法842条5項参照)のようにこれを認める国とに分かれるが、アメリカは比較法的にみても必要品供給債権に対して最も寛容にマリタイムリーエンを認める国であるといえる。もっとも、アメリカもはじめから必要品供給者にマリタイムリーエンを広く認めていたわけではなく、かつては母港における(すなわち、内国船に対する)必要品供給債権についてはマリタイムリーエンが認められておらず、州法が独自にリーエンを定めた場合に州法上のリーエンが成立し

(27)

うるにすぎなかった。<sup>(28)</sup>そのため、多くの州が独自に内国船に対する必需品供給債権にリーエンを認める州法を制定したが、その適用範囲や文言が一致せず、また「母港」の意義が不明確であることなど、多くの解釈上の問題があった。

そこで、連邦議会は1910年、必需品供給債権にマリタイムリーエンを認めるための要件の統一を目的として、連邦マリタイムリーエン法（Federal Maritime Lien Act, 以下「FMLA」という。）を制定した。FMLAは、船舶所有者またはその授權を受けた者の要請によって船舶に必需品を供給した者は当該船舶の上にマリタイムリーエンを取得する旨規定し、どの港で供給がなされたか、船舶所有者・船長のいずれの注文によるものであるかを問うことなく、必需品供給債権に対してマリタイムリーエンを認めることとし<sup>(29)</sup>た。その後FMLAは、船長、管理人、傭船者等によって選任された代理人など一定の者について必需品供給契約の締結権限を推定し、さらに船舶所有者からの授權の有無について必需品供給者は相当の注意を尽くすべきとする規定を削除するなどの改正がなされ、必需品供給者に対するより一層の保護が図られている。<sup>(30)</sup>

### （3）不法行為リーエン優先の根拠

不法行為リーエンと契約リーエンの間では、不法行為リーエンが契約リーエンに優先するとの一般原則が認められているが、これはいかなる根拠に基づくのであろうか。<sup>(31)</sup>

The Pride of The Ocean 事件判決は、船舶衝突リーエンが冒険貸借に優先すべき理由として、冒険貸借に基づいて貸付けを行う者は自発的であり、自らリスクを引き受けたのに対し、衝突相手船舶主の損害賠償請求権は自発的に発生したものでなく、そのリスクの対価を得ることもないからであると<sup>(32)</sup>する。不法行為リーエンが契約リーエンに優先する理由についてもこれが妥当するとの見解もあるが、<sup>(33)</sup>上記は不法行為と冒険貸借の優劣についての説示であり、その限りにおいては説得力を認め得るとしても、これが広く契約リ<sup>(34)</sup>

ーエンについてまで妥当するかは、議論の余地があろう。また、前述のとおり、契約に基づくものであっても、船員給料と海難救助は不法行為に優先するとされており、不法行為リーエンがすべての契約リーエンに優先しているわけでも決していない。この点を捉え、不法行為リーエンが優先される実質的根拠について、裁判所は多くの場合において必要品供給者よりも裕福でない不法行為被害者に対してより同情的であるためではないかとの指摘もなされている<sup>(35)</sup>。

このように、一般海事法において、不法行為リーエンが契約リーエンに優先するとされている根拠は必ずしも明らかではないと指摘される<sup>(36)</sup>が、この結論自体に特に疑問が呈されているわけでもない。いずれにせよ、1920年の船舶抵当権法により、不法行為に基づくリーエンはその発生時期を問わず優先的船舶抵当権に優先するマリタイムリーエン（優先的マリタイムリーエン）とされたのに対し、契約リーエンは、優先的船舶抵当権設定後に発生したもののについては、優先的船舶抵当権に劣後するマリタイムリーエン（劣後的マリタイムリーエン）とされた（第2節において詳述する）ことから、一般海事法における上記原則は今日においても維持されているとみることができる。

### 3 裁判所保管下の費用（custodia legis）

船舶に対する対物訴訟のために執行官によって船舶のアレストがなされた後は、当該船舶はもっぱら執行官の保全・管理に服し、一切のリーエンの発生が妨げられる。したがって、アレストの後に船舶の維持管理のために本船に留まった船員の給料や、本船の保管のために要した岸壁使用料等については、マリタイムリーエンが認められることはないが、裁判所保管下において発生した費用（expenses of justice during custodia legis）として、競落代金の配当において最優先で弁済を受けることができる。

裁判所保管下の費用として認められるためには、船舶に対する物品またはサービスの提供前に裁判所の許可を得ておくことが必要となるが、Poznan<sup>(37)</sup>事件判決において連邦最高裁判所は、予め裁判所の許可を得ていなかった貨

物荷揚げのための岸壁使用料について、対物訴訟手続の参加者にとって共通の利益のために提供されたサービスは、「衡平及び良心」の観点から（in equity and good conscience）、すべてのマリタイムリーエンに優先して弁済を受けると判示した。その後の下級審判決では、上記判決に従い、船舶のアレスト後の費用についてはマリタイムリーエンの成立を否定した上で、「衡平及び良心」の観点から、マリタイムリーエンに優先して弁済を受けるべき費用か否かの検討がなされている<sup>(38)</sup>。

このように、アレスト後に船舶に提供された物品・サービスに関する請求権については、裁判所保管下の費用と認められれば最優先となるが<sup>(39)</sup>、裁判所保管下の費用と認められなければ、必要品供給債権としてのリーエンの地位すら認められず、マリタイムリーエンのない一般債権者の地位にとどまることになる。

#### 4 小 括

以上をまとめると、一般海事法において確立された被担保債権の種類によるマリタイムリーエンの順位は、次のとおり整理することができる。

- (i) 裁判所保管下の費用
- (ii) 船員給料
- (iii) 海難救助／共同海損分担金
- (iv) 不法行為リーエン
- (v) 契約リーエン
- (vi) 冒険貸借

第一に優先されるのは、裁判所保管下の費用である（ただし、これは厳密にはマリタイムリーエンではない）。これは、裁判所保管下の費用は、目的船舶の換価・配当のために必要不可欠であり、すべてのリーエンホルダーにとって有益であるとの考えに基づく。次に船員給料リーエン、海難救助／共

同海損分担金リーエンが続くが、海難救助リーエンについては、既に発生していた船員給料リーエンに優先するという重大な例外がある。これも、海難救助はそれまでに発生していたすべてのマリタイムリーエンを保全したといえるためである。その次に不法行為リーエン、契約リーエンと続き、最後が冒険貸借となる。

## 第2節 船舶抵当権法による一般海事法の修正

前節では、一般海事法におけるマリタイムリーエンの「種類」による順位について確認したが、1920年の船舶抵当権法の制定は、それまでの一般海事法上の順位付けに大きな変更をもたらし、新たな問題を惹起させた。船舶抵当権法については、大橋光雄教授の論稿<sup>(40)</sup>において詳細な研究がなされており、本稿もそれに負うところが大きいのであるが、船舶抵当権法はその後1954年、1989年に大きな改正がなされ、また同法が惹起した新たな問題に関する裁判例の集積もあったことから、本節では、船舶抵当権法制定の経緯およびその後の展開について改めて確認するとともに、同法が一般海事法上のマリタイムリーエンの順位に与えた影響について考察する。

### 1 船舶抵当権法の制定

#### (1) 一般海事法における船舶抵当権の地位

本稿はマリタイムリーエンの順位について論ずるものであるが、マリタイムリーエンと非海事（ノンマリタイム）リーエンとの間では、マリタイムリーエンが優先することは古くから確立している。非海事リーエンには、船舶建造者のリーエン<sup>(41)</sup>などの州法上のリーエンや租税債権のリーエン<sup>(42)</sup>などが含まれるが、これらのリーエンホルダーは、船舶の競落代金からすべてのマリタイムリーエンが満足を受けた後、なお残余がある場合にはじめて配当に与ることができるにすぎない。その根拠は、マリタイムリーエンの場合、船舶そのものが「債務者」であるのに対し、非海事リーエンはあくまでも債務者の対人責任（in personam liability）の担保にすぎないからとされる。

1855年の Bogart v. The John Jay 事件判決<sup>(43)</sup>において連邦最高裁判所は、船舶抵当は冒険貸借と異なり、航海または海上危険とは無関係に締結される契約であり、海事契約ではないから、船舶抵当権の実行について海事裁判所は裁判管轄を有しないと判示した。これにより、船舶抵当権者は、海事裁判所において船舶に対する対物訴訟を提起することも、船主に対する対人訴訟を提起することもできなかった。また、マリタイムリーエンは、船主だけでなく抵当権者にとっても有益であることなどから、マリタイムリーエンは常に船舶抵当権に優先するものとされ<sup>(44)</sup>、船舶抵当権者には残余金に対する配当の申立てが認められるにすぎなかった<sup>(45)</sup>。このように、一般海事法における船舶抵当権の地位は極めて低いものであった。当時の船舶抵当権に対する海事裁判所の評価は、以下に引用する1877年の Alice Getty 事件判決<sup>(46)</sup>の判示によく表されている。

「抵当権はリーエン、そして負担を与えることができるが、現地法または海事法が優越的地位のリーエンを付与した海事債権を奪うことはできず、これは航海を継続するために必要品を供給した者のための公序に基づく。なぜなら、それなしでは海事取引は維持できず、また必要品の供給は船主および船舶債権者のいずれにとっても有益と考えられるから<sup>(47)</sup>である」。

「抵当権者が抵当権の設定された船舶に対する債権の発生を阻止したのであれば、彼は占有を取り上げて債務を阻止すべきであり、もし航海を許すのであれば、彼は船舶の信用の下に必要品の供給や修理の必要性が生じ得ることを理解し、船舶の譲受人がそうであるように、彼の抵当権を主張してそれらの債務を打ち消すことはできない<sup>(48)</sup>」。

このように、船舶抵当権者は目的船舶の競売手続において最低順位におかれ、ほとんどの事案で全く配当を受けられないか、僅かの配当を受けるのみ

であった。また、船舶抵当権が海事法上の救済を受けられない、すなわち、海事裁判所における対物訴訟を提起できないということは、船舶抵当権に基づくいかなる換価手続によってもマリタイムリーエンを消滅させることができない<sup>(49)</sup>ということでもあり、この点からも船舶抵当権の担保価値は極めて低いものであった。

## (2) 1920年船舶抵当権法の制定

1919年、第一次世界大戦の終結により、アメリカ政府は自らが所有する戦時艦隊を解体し、民間に売却する必要に迫られた。そのためには、アメリカ政府や民間からの資金提供が不可欠であったが、前述のとおり、当時の船舶抵当権の海事法における地位は極めて低く、アメリカ政府または民間による船舶への投資を促進するため、船舶抵当権の地位を強化することが喫緊の課題となった。そこで、アメリカ連邦議会は、1920年に船舶抵当権法を制定し、一定の要件を満たした優先的船舶抵当権 (preferred ship mortgage) に対してマリタイムリーエンの地位を付与し、海事裁判所の対物訴訟による実行を認めた上で、一部のマリタイムリーエンにも優先する効力を認めることとした<sup>(50)</sup>。

船舶抵当権法は、その制定後間もなく合憲性に疑義が生じた。アメリカ合衆国憲法はすべての海事事件が連邦の裁判管轄に服することを定め、ここにいう「海事事件」の範囲は連邦裁判所の解釈に委ねられるものと解されていたため、非海事契約とされていた船舶抵当権 (前掲 *Bogart v. The John Jay* 事件判決参照) に対して、連邦議会の立法によって海事裁判管轄を付与することは憲法に反するのではないかとの疑問が生じたのである<sup>(51)</sup>。この点につき、*The Thomas Barlum* 事件判決で連邦最高裁判所は、船舶抵当権法における優先的船舶抵当権には海事的目的は必要でなく、また議会の立法によって船舶抵当権に海事裁判管轄を付与する船舶抵当権法は合憲であるとして、その合憲性に関する疑念を払拭したが、その後も船舶抵当権はあまり積極的に利用されなかった。1920年の船舶抵当権法では、優先的船舶抵当



権の対象となる船舶はアメリカの船舶（vessel of the United States）に限られており、また優先的船舶抵当権の保護を受ける抵当権者についても、アメリカ市民（citizen of the United States）でなければならないという制限が加えられていたことが船舶抵当権の利用を妨げる一因であった。このように、船舶抵当権法は制定当初においては広く船舶融資一般の促進を目的としたものではなく、あくまでも自国ないし自国民の保護を目的としたものであり、船舶抵当権の地位の強化も限定的なものであった。

### （3）その後の船舶抵当権法の改正

第一次世界大戦の終結を契機に制定された船舶抵当権法は、またしても戦争をきっかけに改正されることとなった。第二次世界大戦の終結後、アメリカでは再び戦時中の商船艦隊を解体する必要に迫られたが、この当時すでにアメリカの多くの船主は、リベリア、ホンジュラス、パナマなどのいわゆる便宜置籍を選択していた。前述のとおり、1920年の船舶抵当権法はアメリカ船籍の船舶のみを対象としていたため、同法の下ではこれらの便宜置籍船に対する船舶抵当権はその保護を受けることができなかった。<sup>(53)</sup>そこで、1954年に船舶抵当権法が改正され、優先的船舶抵当権の対象となる船舶は、すべての登録された外国船舶にまで拡大されることとなった。ただし、アメリカ国内の必需品供給業者の保護の観点から、外国籍船の優先的船舶抵当権は、アメリカ国内で供給された必需品のリーエンに劣後するものとされた。<sup>(54)</sup>

1954年の改正法は、1920年法と異なり、抵当権者の要件について特に規定を設けなかった。連邦議会はアメリカ市民またはアメリカ政府を抵当権者とする船舶抵当権に限定することを意図していたとの見方もあったが、The Aruba 事件判決は、外国籍船の船舶抵当権が優先的船舶抵当権として認められるためには、抵当権者はアメリカ市民またはアメリカ政府であることを要しないと解釈を示し、パナマ籍船に対するスイス銀行の船舶抵当権について、1954年改正法における優先的船舶抵当権としての地位を認めた。これらの法改正及び裁判例により、アメリカ国民の保護を目的として制定された

船舶抵当権法は広く船舶融資を促進するものへと変容していった。

船舶抵当権法はその後、1989年に The Commercial Instruments and Maritime Liens Act (46 U.S.C. § 31301-31343) に編成され、優先的船舶抵当権としての効力を生ずる時期が申請時に早められたり (46 U.S.C. § 31321 (a))、抵当権者を米国民に限定するとの要件が緩和されるなど (46 U.S.C. § 31322)、船舶抵当権を利用しやすくするためのいくつかの改正がなされた。

## 2 船舶抵当権法がマリタイムリーエンの順位に及ぼした影響

### (1) 優先的船舶抵当権 (preferred ship mortgage) の創設

船舶抵当権法は、一般海事法において海事契約ではないとされた船舶抵当権について、一定の要件を満たしたものにマリタイムリーエンの地位を与え、海事裁判所の対物訴訟による実行を認めるとともに、このような船舶抵当権 (優先的船舶抵当権) に対して、一部のマリタイムリーエン (劣後的マリタイムリーエン) に優先する効力を認めた。もっとも、優先的船舶抵当権といっても、船員給料リーエン、海難救助リーエン、不法行為リーエン、抵当権設定前<sup>(56)</sup>の契約リーエンには劣後するため、結局のところ優先的船舶抵当権の設定後に発生した契約リーエンに対して優先するにすぎず、「優先的」船舶抵当権という名称は、些か誤解を招きやすい表現といえよう。

アメリカ政府が船舶抵当権の地位を強化した理由は、前記のとおり、二度の世界大戦で肥大化したアメリカ艦隊を民間に売却するため、船舶に対する融資を促進することにあった。船舶抵当権法のこのような目的からすれば、劣後的マリタイムリーエンをもっと広くすることも考えられるが、なぜ優先的船舶抵当権設定後の契約リーエンのみが劣後的マリタイムリーエンとされたのであろうか。この点について、船舶抵当権法の起草者によれば、不法行為と海難救助のリスクについては、抵当権者の求めにより抵当権設定者が保険を付すことができるので、実質的に抵当権者の担保を損ねることがない一方で、抵当権設定後の契約リーエンについては保険で手当てすることができ

ないため、船舶抵当権に劣後するものとし、これにより抵当権者はほぼ100%の担保を得ることができる<sup>(57)</sup>との説明がなされている。つまり、海難救助と不法行為については、実務上保険によるてん補がなされるため、優先的地位を認めても船舶抵当権を害することはないと考えられる一方、契約リーエンについては保険によるてん補が期待できないため、契約リーエンのみを劣後の対象としたのである。また、契約リーエンといえども、抵当権設定前に発生していたリーエンまで船舶抵当権に劣後するとすれば、契約リーエンの地位があまりに不安定になるが、船舶抵当権設定後の契約リーエンについては、船舶抵当権は一般のマリタイムリーエンと異なり登記による公示がなされるため、船舶抵当権に劣後させても不当に害されることにはならない。また船舶抵当権者の立場からみても、船舶建造時に船舶抵当権を設定する場合には、これに優先する（設定前に発生した）契約リーエンはほとんど想定できず、他方で船舶建造後に船舶抵当権を設定する場合（中古船を購入する場合など）には、リーエンの有無の調査やリーエンの負担のないことの表明保証をさせるなどの対応が可能であるから、船舶抵当権者とリーエンホルダーの利害を絶妙に調整したものといえることができるであろう。

## （2）財政的不堪航（financial unseaworthiness）概念の誕生

船舶抵当権法の下では、不法行為リーエンは常に優先的マリタイムリーエンであるのに対し、抵当権設定後の契約リーエンは劣後のマリタイムリーエンとなるため、運送中の貨物の損傷等によって生ずる損害賠償請求権のように、不法行為リーエンとも契約リーエンとも構成しうる混合（ハイブリッド）リーエンについて、これをいずれと評価すべきかという問題が生じた。船舶抵当権法の制定前においても、不法行為リーエンは契約リーエンに優先すると解されていたため、同様の問題は存在していたはずであるが、不法行為リーエンのすぐ次順位に契約リーエンが位置付けられていたため、あまり大きな問題とはならなかった。ところが、船舶抵当権法により、この二つのリーエンの間に、一般に被担保債権が高額な優先的船舶抵当権が位置付けら

れることとなったため、これに劣後する劣後のマリタイムリーエンでは十分な配当を受けることが難しくなり、混合リーエンの船舶抵当権法における順位の問題が顕在化することとなったのである。

この点、コモンキャリアーの義務違反によって貨物が損傷・滅失した場合には、運送人に対する損害賠償請求権は不法行為をも構成し、優先的マリタイムリーエンに該当しうると一般に解されている<sup>(58)</sup>。他方で、貨物の損傷を伴わない損害賠償請求の場合に優先的マリタイムリーエンが認められるか否かについては、裁判例上必ずしも明らかではない。1927年の Henry W. Breyer 事件判決は、航海の途中に船員給料の不払いを理由に本船がアレストされ、その後競売されたために貨物が目的地まで運送されなかったという事案につき、貨物を目的地まで運送できる財政的状态にないのに貨物の運送を引き受け、前払運賃を受領するのは、代金を支払えないのに売買を行うのと等しく詐欺的であるとして、前払運賃の返還請求権について不法行為リーエン、すなわち、優先的マリタイムリーエンとしての地位を認めた<sup>(60)</sup>。この判決を契機に、財政的な事情によって（航海途中のアレストなどにより）貨物を目的地まで運送できなくなる可能性が高い状態について、財政的不堪航（financial unseaworthiness）なる概念が誕生した<sup>(61)</sup>。

その後 Henry W. Breyer 事件判決を支持する裁判例もいくつかあるが、<sup>(62)</sup>このような概念を用いて優先的マリタイムリーエンの成立範囲を拡大することについては、根強い反対もある。その理由の一つには、海事不法行為として認められるためには、当該不法行為が可航水域において発生したことが必要であるという点が挙げられる<sup>(63)</sup>。また、より根本的には、このような概念を用いて不法行為リーエンの範囲を拡大することは、船舶融資を促進するという船舶抵当権法の目的を阻害するのではないかという懸念も示されている<sup>(64)</sup>。現在のところ、財政的不堪航なる概念を明確に否定した巡回区レベルの裁判例は見当たらないが、このような概念によって前払運賃の返還請求権に優先的マリタイムリーエンを認める論理的根拠は乏しいとの見方が有力である<sup>(65)</sup>。

### （3）小 括

一般海事法においては、船員給料リーエンや海難救助リーエンのように、それなしでは海上取引を維持することのできない海事債権に高い優先的地位が認められてきた。その反面、船舶抵当権は航海または海上危険とは無関係に締結される契約であり、非海事リーエンであると解されていたため、その地位は著しく低いものであった。

しかし、船舶抵当権の地位は1920年の船舶抵当権法により引き上げられ、劣後的マリタイムリーエンにも優先する地位が認められた。その立法の主目的は、第一次世界大戦中の戦時艦隊を解体することであり、その対象もアメリカ籍船に限定されていたが、その後その対象は外国籍船にまで拡大され、現在では広く船舶金融の促進・保護を図るものへと変容している。

優先的船舶抵当権といえども、依然として優先的マリタイムリーエンには劣後するが、このうち海難救助リーエンと不法行為リーエンについては、船舶抵当権法起草時の趣旨説明のとおり、一般的には保険によるリスクヘッジがなされているため、これらのリーエンホルダーが船舶に対する対物訴訟によって債権の回収を図るということは稀である。船舶抵当権の被担保債権は、一般に船舶の建造または取得のための貸付金であり、その金額は船価に限りなく近接するため、優先的船舶抵当権の設定された船舶が対物訴訟による競売に付された場合、劣後的マリタイムリーエンである契約リーエン（主として必需品供給リーエン）が満足のいく配当を受けることは難しいであろう。アメリカは必需品供給リーエンを認める数少ない国の一つであり、必需品供給業者に最も寛容な国であると考えられているが、このような必需品供給リーエンの相対的地位の低さに鑑みれば、必需品供給債権にマリタイムリーエンが認められておらず、制定法上のリーエン（statutory right in rem）が認められるにすぎないイギリス法との乖離は、必ずしも大きくないといえよう。

## 第2章 発生時期の先後によるマリタイムリーエンの優劣

マリタイムリーエンの順位に関しては、同じ種類のリーエン間においては、より新しいリーエンが優先するとする「逆順優先ルール」(inverse order rule)が認められている<sup>(66)</sup>。これは、より先に発生したリーエンが優先する「正順優先」あるいは「早い者勝ち」(first in time, first in right)の原則を採用する陸上のリーエンとは真逆のルールであり<sup>(67)</sup>、海事法に特有のものである。もっとも、この「逆順優先ルール」の根拠については必ずしも明らかではなく、また判例法上の特別ルールや制定法(船舶抵当権法)による修正が施されているため、現在では原則と例外が逆転している状態であるともいわれる。本章では、逆順ルールの根拠について言及する裁判例や、その後の判例法・制定法による「逆順優先ルール」の修正の分析を通じて、「逆順優先ルール」の実質的根拠について考察を試みるとともに、前章で検討した「種類」による優劣との関係について検討する。

### 第1節 一般海事法における「逆順優先ルール」

#### 1 「逆順優先ルール」の理論的根拠

「逆順優先ルール」の根拠については、新しいリーエンは航海の完遂を可能とするものであり、既存のリーエンホルダーに便益を与えるからであるとする便益理論(benefit theory)と、リーエンホルダーはリーエンの発生と同時に当該船舶の一種の準所有者となるため、その後に発生したリーエンの負担に服さなければならないとする準所有者理論(proprietary interest theory)という二つの考え方により説明される。

##### (1) 便益理論(benefit theory)

「逆順優先ルール」を便益理論により説明したリーディングケースとして一般に引用されるのは、1824年のSt. Joseph de Cuba事件判決である<sup>(68)</sup>(た

だし、この判決はマリタイムリーエン相互の順位について判示したものでない。同判決の概要は以下のとおりである。

スペイン国籍の船舶 St. Joseph de Cuba 号が奴隷貿易に従事していたとして奴隷貿易法（Slave Trade Act）違反によりアメリカ政府により没収されたが、巡回区裁判所は同船上の貨物の没収を認めなかったことから、アメリカ政府が貨物の没収を求めて上告したところ、連邦最高裁判所はこれを認めた。これと同時に、同船の没収後に修繕等の必要品を供給した者の必要品供給リーエンとアメリカ政府の没収との優劣が問題となったが、連邦最高裁判所は以下のとおり述べ、没収後に取得した必要品供給リーエンはアメリカ政府の没収に優先して、船舶の競落代金から弁済を受けうることを認めた（ただし、結論としては、巡回区裁判所で必要品供給リーエンとして認められたすべての債権について、同船が実質的に外国船ではないことを供給者が知っていた、あるいは容易に知ることができたことを理由にマリタイムリーエンの成立が否定された）。

「優先的債権者に対し、海事訴訟手続の救済および弁済における優先権を与える目的は、没収された船舶が全利害関係人の利益のために戻ってくること、つまり航海を完遂するために、翼と足を授けることにある。（中略）本船に黙示のリーエンを設定できるのは、船主自身ではなく船長である。そして、すべてのケースにおいて、最後に与えられたリーエンが先行するリーエンに優先する。最後の冒険貸借は、先行するすべての冒険貸借に優先し、救助者への委付は、すべての先行する債権に優先する。船舶は航海を続けなければならない。この考慮がすべてを支配し、場合によっては船舶のみならず、貨物でさえもこの必要性に服する。<sup>(69)</sup>」

マリタイムリーエンは、占有を権利の成立・存続要件としない非占有担保

であるが、これはマリタイムリーエンが航海の継続・海上取引の維持を目的とする海事法上の特別の担保権であることに由来する。そして、船舶が航海を継続するためには、寄港地において、債権者にとっては唯一の拠り所となる船舶を担保に必要な品の供給を受けることが必要であったが、マリタイムリーエンは一切公示がなされないシークレツトリーエンであるため、新たに必要品を供給する時点において既にどのようなマリタイムリーエンが発生しているかを債権者が把握することは不可能であった。そのため、より新しいリーエンを優先させることで、少なくとも必要品を供給する時点において自らが比較的高い地位にあることを認識できるものとし、遠く離れた異国の地においても必要品の供給を受けやすくする必要性こそが、初期においては「逆順優先ルール」の唯一の根拠<sup>(70)</sup>であったと考えられる。

## (2) 準所有者理論 (proprietary interest theory)

以上に述べた便益理論は、契約リーエン（必要品供給リーエン）や海難救助リーエンについては妥当しうるが、不法行為リーエンには明らかに妥当しない。不法行為の被害者はいかなる意味においても加害船に対して利益を与えたわけではないし、航海の完遂に資する何かを提供するものでもないからである。したがって、2つ以上の不法行為リーエンが相次いで発生した場合、この不法行為リーエン相互においても「逆順優先ルール」は妥当するのかが、それとも別のルールが妥当するのかが問題となるが、このような場合に「逆順優先ルール」の適用を肯定する論拠として主張されるようになったのが準所有者理論である。

### (i) イギリス法における準所有者理論（追及性の根拠）

準所有者理論は、1851年の Bold Buccleugh 事件判決（イギリス枢密院）にまで遡る。同判決はイギリスにおいて「マリタイムリーエン」という表現がはじめて用いられた判決であると同時に、目的船舶が善意の第三者に譲渡された後もマリタイムリーエンの効力が及ぶこと、すなわち、マリタイムリーエンの追及性を認めたリーディングケースである。イギリス枢密院は、



Nestor 事件判決におけるストウリ判事の説示に大きく依拠し、マリタイムリーエンがコモンロー上のリーエンとは異なる非占有担保であることを根拠に追及性を承認したが、同判決は併せて、ボンド（冒険貸借）ホルダーは、いわば“part owner”（共同所有者）であるから、その後が発生した衝突リーエンに劣後するが、同様にその衝突リーエンホルダーは、衝突後の修繕や冒険貸借に劣後すると述べている<sup>(72)</sup>。この点だけを読むと、マリタイムリーエンの順位に関する判示のようにも思えるが、同事件における唯一の争点はマリタイムリーエンの追及性の有無であった<sup>(73)</sup>。マリタイムリーエンに基づく対物訴訟がアタッチメントと同じく手続的救済にすぎないとすれば、対物訴訟の提起前に目的船舶が譲渡され、船舶衝突時の所有者と異なる者が所有者になると、もはや対物訴訟を提起することはできないとするのが論理的帰結である。イギリス枢密院は、マリタイムリーエンをこのような手続的救済ではなく、実体法上の権利であると解することにより、上記のような帰結を採用せずに追及性を承認したのであり、ボンドホルダーが一種の共同所有者であるとのくだりも、そのような趣旨で述べられたものといえる。このように、準所有者理論は、当初イギリスにおいては、「逆順優先ルール」の根拠というよりも、マリタイムリーエンの追及性を認める前提としての理論であったといえることができるであろう。

（ii）アメリカ法における準所有者理論（「逆順優先ルール」の根拠）

しかし、Bold Buccleugh 事件判決の示した準所有者理論は、その後アメリカでは、主としてマリタイムリーエンの順位との関係で引用されることとなった。1853年の The America 事件判決<sup>(74)</sup>は、船員給料リーエンを除くすべてのマリタイムリーエンは、一定の限度であたかも船舶に対する所有権を取得するがごとく扱われており、それ故にその後が発生したリーエンに対しては、その種類を問わず劣後すると判示した<sup>(75)</sup>。さらに、1881年の Frank G. Fowler 事件第一審判決<sup>(76)</sup>は、Bold Buccleugh 事件判決や上記 The America 事件判決を引用し、準所有者理論を根拠として、連続する不法行為リーエン

の優劣についても「逆順優先ルール」の適用を認めた。同判決の概要は以下のとおりである。

曳船 Frank G. Fowler が曳船作業中に自らの過失により被曳船と衝突するという事故をわずか19日の間に2回起こし、2隻の被曳船の所有者がそれぞれ本船をアレストしたが、アレスト令状を取得したのは、後に発生した衝突の被害船所有者の方が一日早かった。しかし、これらのアレスト令状が執行官に送達されたのは同じ日であり、いずれの令状が先に送達されたかは不明であった。その後本船は4,500ドルという鑑定評価に従い同額の担保と引き換えに解放されたが、2隻の被害額の合計は4,500ドルを超えていたため、これら二つのリーエンの優劣が問題となった。南部ニューヨーク連邦地方裁判所の Choate 判事は、連続する契約リーエン、冒険貸借、海難救助リーエンの順位については「逆順優先ルール」が認められているが、不法行為が連続する場合には船舶を担保に信用を供与しているわけでもなく、また航海の継続という商取引の必要性もないため、便益理論は当てはまらないとした<sup>(77)</sup>。また、Bold Buccleugh 事件判決が判示するように、マリタイムリーエンは実体法上の権利であって手続的な救済であるアタッチメントとは異なるとして、アレスト令状の送達の先後によって優劣を決することも妥当でないとした<sup>(78)</sup>。その上で同判事は、以下のとおり、リーエンホルダーはリーエンを取得した時から船舶のいわば準所有者 (quasi property interest) であるから、後に発生した不法行為リーエンの負担に服さなければならないとする準所有者理論により、連続する不法行為リーエン相互の関係においても「逆順優先ルール」の適用を認めた (後発の不法行為リーエンを優先させた)。

「既に損害を被った者は船舶に対してリーエンを有する。その限度において、彼は所有者の地位に立つ—船舶の準所有権を有する。確かに彼は自らの被った損害のために船舶をアレストする権限を行使する以外には、船舶所有者としてその使用を支配することも、出航を防止すること

もできず、場合によってはアレストする機会が与えられないままに第二の損害が発生することもありうる。当該船舶の使用が彼の自発的行為または同意によるものでないとするれば、彼が利益を有する船舶が航海のすべての危険に晒されるような方法で使用されることは彼にとっては不運である。この使用は、彼が当該船舶のアレスト、対物訴訟の提起という介入を行わない限り、完全に合法である。もし本船が船骸となり失われれば、もちろん彼のリーエンは無価値に帰することになり、彼の利益はこのような他の危険、特に船長、船員による不法行為によって被害船に対して負う責任から免れることはできないと考える。海事不法行為の原則によれば船舶自体が加害者とみなされる。本船は加害行為に対して連帯して責任を負う。<sup>(79)</sup>」

ところが、この判決は控訴審において取り消された。<sup>(80)</sup> 巡回区裁判所の Blatchford 判事は、原判決と同様に、不法行為リーエンに便益理論は当てはまらないため「逆順優先ルール」の適用はないとした上で、いまだ laches が成立しておらず、またリーエンを放棄または劣後させたとみなされない限り、先に発生したリーエンを後発のリーエンに劣後させなければならないという海事法の原則はないとして、原判決を取り消した上で、先発の不法行為リーエンを優先させるべきであるとの判断を示した。

### （3）John G Stevens 事件連邦最高裁判決の位置付け

#### （i）連邦最高裁判所による準所有者理論の援用

Frank G. Fowler 事件の控訴審判決によって明確に否定された準所有者理論であったが、1898年の John G Stevens 事件判決において連邦最高裁判所は、<sup>(81)</sup> 契約リーエンとその後の不法行為リーエンとの優劣を決するに際し、準所有者理論を援用した。同事件の概要は以下のとおりである。

曳船“John G Stevens”に対して曳航作業を依頼したところ、曳航中の過失により被曳船と第三船の衝突事故が発生した。被曳船の所有者が上記事

故によって被った損害の賠償を求めて曳船に対してマリタイムリーエンを行使したところ、曳船に対してニューヨーク州法上のリーエンを有する燃料供給業者もリーエンを行使したため、両者の優劣が問題となった。連邦最高裁判所の Grey 判事は、必要品供給債権にマリタイムリーエンが認められていないイギリスと異なり、アメリカでは必要品供給債権についても一般海事法または州法によるマリタイムリーエンが認められるところ、両者の優劣について連邦最高裁判所としてはじめての判断を示すとした<sup>(82)</sup>上で、本件では船員給料リーエンと不法行為リーエンとの優劣や連続した必要品供給リーエン相互間の順位が問題となっているわけでも、Frank G. Fowler 事件判決が判断を示した連続する衝突リーエンの優劣や、船舶衝突後に本船の価値を増加させた必要品供給リーエンとの優劣が問題となっているわけでもないとし、本件における連邦最高裁判所の判断は、船舶衝突リーエンとそれ以前に発生した必要品供給リーエンとの優劣に限定されることを強調した。その上で、<sup>(83)</sup>The Little Charles 事件判決<sup>(84)</sup>、<sup>(85)</sup>The Palmyra 事件判決、<sup>(86)</sup>The Harmony 事件判決<sup>(87)</sup>、<sup>(86)</sup>The China 事件判決<sup>(87)</sup>といった船舶擬人化理論のリーディングケースとされる判決を引用し、これらの裁判例から、必然的ではないにしても合理的に導き出される推論は、衝突リーエンはそれ以前の必要品供給リーエンに優先するということであるとした。

このような結論を述べた後、同判事はさらに Bold Buccleugh 事件判決を引用し、「衝突時に存在する利害関係人は、共有者であろうと抵当権者であろうと、冒険貸借または必要品供給リーエンのリーエンホルダーであるとを問わず、すべて船舶の一部であり、当該船舶による不法行為について責任を負う。」と述べた。この文言はまさしく Frank G. Fowler 事件の第一審判決が示した準所有者理論そのものであるが、これはあくまでも傍論であって、連邦最高裁判所として、「逆順優先ルール」の一般的・普遍的根拠として準所有者理論を承認したとみることはできないであろう。なぜなら、準所有者理論をマリタイムリーエンの順位が問題となるすべての場面において妥当す

るものと解するならば、マリタイムリーエンの順位は、その種類のいかんを問わず、すべて発生時期の先後によって（逆順優先で）決せられることとなるはずであるが、第一章で検討したように、実際にはまったくそのようには解されていないからである。前記のとおり Grey 判事は、本判決は契約リーエンとその後の不法行為リーエンの優劣に関する判断であることを強調し、「逆順優先ルール」の一般的な理論的根拠として準所有者理論を展開しているわけでもないのである。

（ii）その後の下級審判決における「逆順優先ルール」の適用

準所有者理論はその後、1909年の The America 事件判決（1853年の前掲 The America 事件判決とは別の判決である）<sup>(88)</sup>においても支持された。同事件では連続する不法行為リーエン相互の順位が問題となったが、Cross 判事は Frank G. Fowler 事件の第一審判決および John G Stevens 事件連邦最高裁判決を引用して、連続して発生した不法行為リーエンに対して「逆順優先ルール」を適用した。もっとも、同判事は、先に発生した不法行為の被害者が船舶をアレストする権利を実行しないときは、当該船舶に対する自己の権利を通常の航海の危険に晒すことになるとも述べており、<sup>(89)</sup>ここでは、理論的な根拠である準所有者理論よりも、マリタイムリーエンを取得した者は速やかにリーエンを実行すべきであるという要請が重要視されている。なお、この The America 事件判決では、発生時期がどこまで近接していれば「同時」といえるかの具体的基準は示されなかったが、同じ日に発生した二つの衝突事故によるリーエンは同順位とされた。<sup>(90)</sup>準所有者理論によれば、その時間差が僅かであろうと事故発生の先後が証拠上認定しうる限り、後に発生したリーエンが優先するはずであるから、当該事件における「逆順優先ルール」の適用を認めるに当たって重視されたのは、準所有者理論ではなく、マリタイムリーエンの速やかな実行を求めるという価値判断であったといえよう。

（iii）不法行為リーエンとその後の契約リーエンの優劣

なお、不法行為リーエンとその後の契約リーエンの優劣については、

John G Stevens 事件判決は何らの判断も示していない。この場合、便益理論、準所有者理論のいずれによっても後発の契約リーエンが優先することになるが、Glen Island 事件判決<sup>(91)</sup>では、便益理論の方がよりシンプルで適切であるとして、同理論により契約リーエンが優先するとの判断がなされた（種類による優劣が優先すると考えれば不法行為リーエンが優先することになるが、本判決は後述する航海ルールを種類による優劣に優先して適用した。両者の関係については第3節で検討する）。それと同時に、このこと（後発のリーエンが優先すること）は、「被害者が不法行為リーエンを適切に行使し、当該船舶に利益を与える将来のリーエン発生の可能性を排除する合理的機会があった場合には特に妥当する」とも述べられており、<sup>(92)</sup>ここでも後発リーエンを優先させる根拠として、リーエンホルダーには迅速な権利実行が求められるということが重視されている。

## 2 判例法上の特別ルールによる「逆順優先ルール」の修正

前項で検討したとおり、その根拠については必ずしも一致をみないものの、一般海事法上、マリタイムリーエンの発生時期による優劣について、「逆順優先ルール」が原則とされることは確立している。しかし、海難救助や、船舶衝突をはじめとする海事不法行為が相次いで発生することは極めて稀であるのに対し、必要品は航海の完遂のため航海途中において相次いで供給され、次々に新しい必要品供給リーエンが発生する。このような場合に「逆順優先ルール」を字義どおりに厳格に適用すると、翌日あるいは数時間後に発生したリーエンにさえも劣後することになるため、自らのリーエンを保全するためにはリーエンが発生した（必要品を供給した）直後に当該船舶をアレストして自らの債権回収を図ることが必要となり、航海の完遂という必要品供給リーエンの目的そのものを妨げるというジレンマに陥ることになる。そこで、理論上の原則として「逆順優先ルール」を承認しつつも、一定期間内において発生したリーエンについては、これらを同時に発生したものとみなして同順位とする各種特別ルールが判例法上認められている。

### （１）航海ルールおよび季節ルール

このような特別ルールのうち最も古いものは、航海（Voyage）ルールである<sup>(93)</sup>。これは、航海開始時において船舶に必要な品を供給した者は、その航海終了時、すなわち当該船舶をアレストすることが可能となる時まではその優先的地位を失わないとするルールである<sup>(94)</sup>。ここでは、「逆順優先ルール」の適用と航海の完遂という目的を両立させるため、リーエンホルダーの権利実行における勤勉さを測る一つの指標として「航海」が用いられた。

したがって、「航海」がリーエンホルダーの勤勉さを測る指標として適さない場合には、航海ルールは修正を余儀なくされる。季節（Season）ルールは、五大湖（Great Lakes）における運送に従事する船舶について、その地理的事情に応じた航海ルールの修正ルールとして、1880年の City of Tawas 事件判決<sup>(95)</sup>により採用された。かつて五大湖では、日ごとあるいは週ごとの航海が頻繁に繰り返されるため、航海ルールは妥当しないものとされ、すべての必要品供給リーエンはその発生時期を問わず同順位とされていた。すなわち、「逆順優先ルール」は完全に不適用とされてきた<sup>(96)</sup>。東部ミシガン連邦地方裁判所の Brown 判事は、「逆順優先ルール」を原則として承認しつつも、五大湖におけるような日ごとまたは週ごとの短い航海には適さないとした上で<sup>(97)</sup>、五大湖では冬期の 4 か月間凍結により航路が閉鎖されることから、この閉鎖期間を除く 8 か月ごとに「季節」が形成されているものとし、それぞれの季節をもって一つの航海と解すべきであると判示した<sup>(98)</sup>。

季節ルールはその後、J.W. Tucker 事件判決等<sup>(99)</sup>において踏襲されており、五大湖においては確立している。また、五大湖以外でも、同様に季節をもってリーエンの優劣を区切るのが適切と考えられる場合には季節ルールが採用されている<sup>(100)</sup>。他方で、季節ルールはあくまでも五大湖における地理的事情を理由とする特別ルールであるため、五大湖においても季節を問わず一年中稼働している曳船については、季節ルールは適用されず、後述の暦年ルールが適用された裁判例がある<sup>(101)</sup>。

## (2) 40日ルールおよび90日ルール

季節ルールと同様に、特定の地域に限定して適用される特別ルールとして、40日ルールおよび90日ルールがある。

40日ルールは、1890年の *The Proceeds of the Gratitude* 事件判決が<sup>(102)</sup>ニューヨーク港における特別ルールとして示したものである。当時のニューヨーク港における実務は、季節ルールが適用される以前の五大湖と同様に、必要品供給リーエンは、その発生時期を問わず按分比例による配当がなされていた。南部ニューヨーク連邦地方裁判所の Brown 判事は、日ごとまたは数時間ごとの航海を繰り返す港内曳船のケースでは、一般海事法の文言ではなく、その一般的精神ないし目的に従うべきであると述べ、航海ルールの合理的修正の必要性を説いた。<sup>(103)</sup> その上で、毎月の請求書発行のための期間(30日間)と、その支払いまたは不払いの場合における訴訟提起のための期間(10日間)を考慮し、港内曳船のケースにおいて優先権が認められる期間は<sup>(104)</sup>40日に短縮されると判示した。40日ルールはその後、1915年の *The Samuel Little* 事件判決で第2巡回区控訴裁判所によって承認され、ニューヨーク港における事件に関しては確立したが、その期間が短すぎたためか、ニューヨーク港以外の地域において採用されることはなかった。なお、「逆順優先ルール」の考え方からすれば、40日ごとの期間を設定して逆順に、すなわち、より新しい40日間の順に配当を受けると考えるのが最も論理的であるが、40日ルールは上記のとおり、合理的な支払猶予期間をもとに導き出されたものであるため、アレストから遡って40日以内に発生したリーエンについてのみ優先権を認め、40日より前に発生したリーエンはすべて同順位のもととされる。<sup>(105)</sup> このことから、40日ルールは「逆順優先ルール」の実質を便益理論や準所有者理論といった理論的根拠ではなく、合理的な支払猶予期間という観点から捉えたものとみることができる。<sup>(106)</sup> <sup>(107)</sup>

40日ルールに類似の特別ルールとして、シアトル港およびピュージェット湾における90日ルールがある。この地域でも、かつての五大湖やニューヨ



ーク港と同様に、必需品供給リーエンは発生時期にかかわらず同順位とされて<sup>(109)</sup>いたが、1914年の Edith 事件判決<sup>(110)</sup>で西部ワシントン連邦地方裁判所の Neterer 判事は、あまりに長い優先期間を設定することはマリタイムリーエンが隠れたリーエンであることから望ましくないと述べて、特段の根拠を示すことなく、マリタイムリーエンは発生後90日間に限り優先的地位を有するとの判断を示した<sup>(111)</sup>。Neterer 判事は3年後の The Sea Form 事件判決<sup>(112)</sup>においても90日ルールを採用したが、シアトルとバンクーバーを行き来する船舶については適用されないとして、その地理的範囲をシアトル港およびピュージェット湾に限定している<sup>(113)</sup>。90日ルールを適用した裁判例はその後見当たらず、事実上消滅したものと考えられている<sup>(114)</sup>。

### （3）暦年ルールおよび12か月ルール

上記のとおり、季節ルールや40日ルール、90日ルールは特定の地域においてのみ採用された特別ルールであった。したがって、これらの地域限定の特別ルールが適用されないケースでは、航海ルールが原則ということになるが、航海技術の発展などにより船舶の運航が1年を通して継続的に行われるようになると、「航海」の代わりに「年」が採用されるようになった。1903年の The Thomas Morgan 事件判決<sup>(115)</sup>は、いずれも同じ年に発生した州法上の必需品供給リーエンについて、特別の事情がない限り按分比例による配当を受けるとした。このように暦年（calendar year）をもってリーエンの優劣をつける特別ルールは、暦年ルール（calendar year rule）といわれ、その後、The Philomena 事件判決<sup>(116)</sup>、The Bethulia 事件判決<sup>(117)</sup>、In re New England Transp. 事件判決<sup>(118)</sup>などの裁判例がこれを採用している。なお、ここで暦年というのは1年（365日）ではなく、1月1日に始まり12月31日に終わる暦上の「年」を意味する。したがって、極端な例を挙げれば、ある年の12月31日に発生したリーエンは、翌年の1月1日に発生したリーエンに劣後することになる一方、1月1日に発生したリーエンは、同じ年の12月31日に発生したリーエンと同順位ということになる。

暦年ルールはその後さらに形を変え、リーエンが発生した時の暦年ではなく、最初のアレストの日から遡って12か月以内に発生したリーエンは、それ以前に発生したリーエンに優先するという12か月ルール(12 months rule)<sup>(119)</sup>を採用する裁判例も散見される。もっとも、12か月ルールを「逆順優先ルール」の修正ルールと表現することは必ずしも適切ではないかもしれない。12か月ルールをはじめ採用した前掲 The J.R. Hardee 事件判決は、最初のアレストの日から遡って1年以上前に発生したリーエンは laches により権利行使できない旨を明確に述べており、12か月ルールは「逆順優先ルール」の修正というよりも、laches の法理を適用したものと評価しうるからである(次節において後述する)。The O/S Freedom 事件判決は、船舶抵当権法上の優先的船舶抵当権が設定された船舶への対物訴訟の事案であるが、優先的船舶抵当権設定前のリーエン(優先的マリタイムリーエン)と優先的船舶抵当権設定後のリーエン(劣後的マリタイムリーエン)がいずれも存在していた。そのため、優先的マリタイムリーエンと優先的船舶抵当権の関係(優先的マリタイムリーエンが優先することは明確であるが、優先的マリタイムリーエンの権利実行をどれくらいの期間怠ると優先的船舶抵当権との関係で laches が成立するか)と、劣後的マリタイムリーエン相互間の優劣の問題(リーエンの発生時期による優劣の問題)とが生じたが、同判決は、後者について暦年ルールを採用しつつ、前者については12か月ルールを適用した。

### 3 小 括

当初「逆順優先ルール」の根拠とされた便益理論は、契約リーエン、殊に必需品供給リーエンに関しては妥当しうるものの、不法行為リーエンに関して逆順優先とされることを到底説明できないという難点がある。他方で、準所有者理論によれば、不法行為リーエンに限らずマリタイムリーエン一般について「逆順優先ルール」を説明することが可能となるが、この理論によればマリタイムリーエンの種類による優劣が問題となる余地はなくなるはずであるにもかかわらず、実際には発生時期による優劣よりも種類による優劣が

優先する（発生時期による優劣は同種のリーエン間においてのみ適用される）と一般に解されている（第3節において詳述する。）。準所有者理論は、元来マリタイムリーエンの追及性を認める前提として、マリタイムリーエンが手続法上の救済ではなく、実体法上の権利であることを明確にする趣旨で述べられたものであり、これを「逆順優先ルール」の一般的根拠とみることは困難であろう。

それでは、連邦最高裁判所が John G. Stevens 事件判決において準所有者理論を援用したことはいかに評価すべきであろうか。この点については、連邦最高裁判所はその判断の対象を船舶衝突（不法行為）リーエンとそれ以前に発生した必要品供給リーエンの優劣に限定した上で、この当時隆盛を極めた船舶の擬人化理論に大きく依拠して不法行為リーエンの優先を導き出していることから、上記判決は、「逆順優先ルール」一般の根拠として準所有者理論を採用したものではないとみるべきであろう。

本節ではまた、「逆順優先ルール」の例外ともいえるべき各種特別ルールについて検討した。これらの特別ルールは、対象となる船舶の航海形態や地理的事情によってリーエンが優先的地位を保持する期間を異にするものの、「逆順優先ルール」の厳格な適用によって航海の継続、海上取引の維持というマリタイムリーエン本来の目的を阻害することを回避するため、リーエンホルダーの権利実行に対して一定の猶予期間を設定するという点で共通している。ここでは便益理論も準所有者理論も関係なく、リーエンホルダーは合理的な期間内に速やかに権利を実行すべきであるとの価値判断のみが考慮され、その猶予期間を経過したリーエンはすべて同順位とされており、この点において各種特別ルールによって修正された「逆順優先ルール」は、laches の法理に極めて近接してきているといえることができる。

このように、マリタイムリーエンの順位に関する「逆順優先ルール」は、当初は航海継続のため新たな信用供与を得やすくするということが主たる根拠であり、その後船舶擬人化理論が隆盛を極めるに伴い準所有者理論が唱え

られるなどしたが、今日では、権利実行の遅延によって後発の同種リーエンに劣後させることで、リーエンホルダーに迅速な権利実行を促すためのルールへと変容してきているとみることができるであろう。

## 第2節 船舶抵当権法による「逆順優先ルール」の修正

### 1 「早い者勝ちルール」の実質的導入

前章第2節で述べたように、1920年の船舶抵当権法により、優先的船舶抵当権設定前の契約リーエンは優先的船舶抵当権に優先し、優先的船舶抵当権はその設定後に発生した契約リーエンに優先することとなったが、優先的船舶抵当権を抜きにした契約リーエン相互の関係においては、一般海事法の下では「逆順優先ルール」によって、より新しいリーエン、すなわち、優先的船舶抵当権設定後のリーエンが優先することになる。

このような状態は、一見するといわば「じゃんけん」のような三棘みの状態となるが、優先的船舶抵当権設定前の契約リーエンは「優先的マリタイムリーエン」という種類のリーエンに分類されるのに対し、優先的船舶抵当権設定後の契約リーエンは「劣後的マリタイムリーエン」という種類のリーエンに分類されることになるため、種類による順位が発生時期の先後による順位に優先すると解する限り、何ら矛盾・抵触を生ずるものではない<sup>(122)</sup>。この点、マサチューセッツ連邦地方裁判所のWardner判事は、船舶抵当権法の制定時に連邦議会がかかる問題を想定していなかったかもしれないが、法の文言からして、優先的船舶抵当権が設定されたときは暦年ルールは道を譲らなければならない(the calendar year rule must give way)<sup>(123)</sup>と述べ、優先的船舶抵当権の存在を介して、優先的船舶抵当権設定前に発生した契約リーエンが優先的船舶抵当権設定後に発生した契約リーエンに優先することを認めた。このように、船舶抵当権法は、リーエンの発生が優先的船舶抵当権の設定の前か後かという時的要素をマリタイムリーエンの「種類」の中に取り込み、契約リーエンに関する限り、優先的船舶抵当権の設定よりも早く発生

したリーエンが設定後に発生したリーエンに優先するという「早い者勝ち」のルールを実質的に導入したものと見える。

## 2 マリタイムリーエンの順位における laches 法理の適用

マリタイムリーエンの順位は、一般海事法の下では、一次的にはリーエンの種類によって優劣が決められ、同じ種類のリーエン相互の優劣は「逆順優先ルール」によって規律される（ただし、航海ルール等様々な特別ルールによる修正がなされる）ものと解されてきた。このような枠組みにおいては、リーエン発生後に別のリーエンが新たに発生したとしても、それが種類を異にするものであれば、種類による優劣によって順位が決められ、他方で同じ種類のリーエンが発生した場合には、「逆順優先ルール」により後発のリーエンが優先する（各種特別ルールの下でも少なくとも同順位とされる）。したがって、先発のリーエンの実行の遅れによって他のリーエンホルダーの利益が害されることはなく、リーエンホルダー相互の関係において laches の法理が適用される余地はなかった。しかし、前記のとおり船舶抵当権法が「優先的マリタイムリーエン」、「劣後的マリタイムリーエン」というリーエンの種類の中に時的要素を取り込んだため、リーエン実行の遅延によって、その後に設定された優先的船舶抵当権や劣後的マリタイムリーエンの利益が害されうることとなり、これらのリーエンホルダーとの関係において laches の法理が適用されるか否かという問題が新たに生ずることとなった。

12か月ルールをはじめて採用した前掲 J. R. Hardee 事件判決は、優先的船舶抵当権の設定後に発生した契約リーエン（劣後的マリタイムリーエン）により船舶がアレストされたという事案において、アレストから遡って12か月以上前に発生した優先的船舶抵当権設定前の契約リーエン（優先的マリタイムリーエン）について laches の成立を認め<sup>(124)</sup>た。一般海事法上の「逆順優先ルール」は、リーエンの実行を怠るとその後に発生したより新しい同種のリーエンに劣後し、遅延すればするほど不利な立場に陥るルールであるから、リーエンホルダーの迅速な権利実行を求めるという点において laches

の法理と同じ理念に基づくものである。船舶抵当権法が「逆順優先ルール」を修正したため、マリタイムリーエンの順位において laches の法理を適用する必要性がはじめて生じたものといえる。

このように優先的マリタイムリーエンたる契約リーエンと劣後的マリタイムリーエンたる契約リーエンとの関係において laches の法理の適用を認めたことにより、さらに新たな問題が生ずることとなった。具体的には、契約リーエンが発生した後間もなく優先的船舶抵当権が設定された場合、この優先的船舶抵当権設定時において laches が成立しない限り、上記契約リーエンは優先的船舶抵当権に優先する。しかし、その後しばらくの間上記契約リーエンホルダーが権利実行を怠り、例えば数年後に新たな契約リーエンが発生したとする。この場合、二つの契約リーエンの関係だけをみると、先発リーエンは laches により消滅する（もしくは、少なくとも「逆順優先ルール」により後発リーエンに劣後する）としてもよさそうであるが、そうすると、先発の契約リーエンが優先的船舶抵当権に優先し、優先的船舶抵当権が後発の契約リーエンに優先するという関係性との矛盾が生ずることとなる。すなわち、前掲 J.R.Hardee 事件判決のように優先的船舶抵当権設定の前後に発生した契約リーエン間において laches の法理を適用させると、結局、前述の三竊み（じゃんけん）状態に陥ることになるのである。

1955年の National Shawmut Bank v. The Winthrop 事件判決は、このように場合に先発の契約リーエンに対して laches の法理の適用を認めることは、船舶抵当権法の文言および精神に反するとし、優先的船舶抵当権設定時において laches が成立しなかった契約リーエンは、優先的船舶抵当権設定後に発生した契約リーエンとの関係においては、いかに権利の実行が遅くても laches は成立せず、優先的マリタイムリーエンとしての地位が維持されることを認めた。<sup>(125)</sup>

### 3 優先的船舶抵当権に対する laches 法理の適用

前項では、優先的船舶抵当権設定前の契約リーエンに対する laches の法

理の適用について検討したが、優先的船舶抵当権は、その後に発生した契約リーエンとの関係で laches の法理の適用を受けることはないであろうか。船舶に対する抵当権は主として船舶の建造や中古船の取得のための融資の担保として設定されるものであり、一般にその被担保債権は一括払いではなく、分割払いであることが予定されているといえよう。したがって、優先的船舶抵当権の設定を受けたからといって直ちにこれが実行可能となるものではなく、むしろ債務者（通常は船舶所有者）による返済金の不払いがあり、債務者が期限の利益を喪失することによってはじめて優先的船舶抵当権は実行可能となる。そのため、優先的船舶抵当権の設定から後発の契約リーエン発生までの期間がいかに長かったとしても、そのことのみを理由として laches の法理が適用されないことは明らかである。したがって、ここで問題となるのは、債務者による不払いがあり、抵当権者が優先的船舶抵当権をいつでも実行しうる状態となったにもかかわらず、迅速な権利実行を怠っている間に新たな契約リーエンが発生した場合に、laches の法理が適用されるか否かである。

1941年の Favorite 事件判決<sup>(127)</sup>で第 2 巡回区控訴裁判所は、船舶抵当権法には、優先的船舶抵当権者は満期日 (maturity) またはその後合理的期間内に抵当権を実行しなければならないとの要件は定められていないこと、船舶抵当権は冒険貸借とは異なり、シークレットリーエンではないという理由から、優先的船舶抵当権に対する laches の法理の適用を否定した。しかし、この判決に対しては、当該事件において抵当権者はその後の船舶の修繕や必要品の供給によって利益を受けているところ、抵当権者が、船舶所有者が支払不能の状態にあること、また船舶の運航を継続すれば、支払不能となる修繕または必要品供給の債権を生じるであろうことを認識しながら、不払い発生後も船舶所有者による運航を継続させた場合には、laches の法理によるか、あるいは衡平法に基づく劣後 (equitable subordination) によるかとはともかく、後発のリーエンに対して劣後すると考える十分な根拠があるとし

<sup>(128)</sup>  
て、疑問も呈されている。

このような批判の影響か否かは不明であるが、Bank of Charles & Trust Company 事件判決<sup>(129)</sup>は、優先的船舶抵当権の実行の遅れによる後順位リーエンホルダーの不利益が証明された場合には、laches の法理により優先的船舶抵当権が消滅する余地について言及している（ただし、当該事件の結論としては、そのような不利益の証明はないとされた。）。また、1988年の Nasipit Bay 事件判決<sup>(130)</sup>は、海事裁判所においても衡平法に基づく劣後の法理が適用されうることに争いはないとした上で、抵当権者の行動が衡平に反すること、またそのような行動により、後順位リーエンホルダーの犠牲において抵当権者が不当に有利な地位を得たこと、さらに当該事案において衡平法上の劣後を認めることは船舶抵当権法と矛盾するものではないことを理由として、衡平法に基づく劣後の適用を認めて<sup>(131)</sup>いる。

このように現在では、優先的船舶抵当権であっても、その実行が不当に遅延した場合には、laches の法理または衡平法上の劣後の法理により、後順位<sup>(132)</sup>の劣後のマリタイムリーエンに劣後しうることが一般に認められている。

### 第3節 「種類」による優劣と「発生時期」による優劣の関係

本章で検討してきたリーエンの発生時期による優劣、すなわち、「逆順優先ルール」及び各種特別ルールと、リーエンの種類による優劣との関係については、種類による優劣が優先し、発生時期による優劣は同じ種類のリーエン間においてのみ適用されるとするのが一般的な見方であるが、この点を明示した連邦最高裁判決はない。むしろマリタイムリーエンの順位に関する直近の連邦最高裁判決である前掲 John G. Stevens 事件判決<sup>(133)</sup>は、前記のとおりすべてのリーエンホルダーは当該船舶の一種の準所有者であるとする準所有者理論を援用しているが、このような考え方によれば、同理論はその種類を問わずすべてのマリタイムリーエンに適用されるはずであり、発生時期による優劣が種類による優劣に優先することになるとも考えられる。実際に、



発生時期による優劣を優先させた裁判例もある。前掲 Glen Island 事件判決<sup>(135)</sup>や前掲 Proceeds of the Gratitude 事件判決<sup>(136)</sup>、前掲 The Sea Form 事件判決<sup>(137)</sup>は、それぞれ航海ルール、40日ルール、90日ルールをリーエンの種類による優劣に優先して適用した。また Odysseus III 事件判決<sup>(138)</sup>も、同じく「逆順優先ルール」の修正ルールである暦年ルールをリーエンの種類による優劣に優先して適用した。これらの特別ルールは前記のとおりリーエンホルダーに迅速な権利実行を求めるものであるところ、そのような要請はリーエンの種類を問わず妥当するとの考えに基づくものであろう。

しかし、John G. Stevens 事件判決は衝突リーエンとその前に発生した必要品供給リーエンとの優劣に限定した判断であることが明示されており、同判決が援用した準所有者理論を一般化すべきでないことは前記のとおりである。また異なる種類のリーエンが同時に発生することは（「同時」の幅の捉え方にもよるが）基本的にはないのであるから、発生時期による優劣が優先するとすれば、種類による優劣の出番はほぼなくなり、裁判例の蓄積によって形成されてきた一般海事法は無意味なものとなるであろう。40日ルールを採用した前掲 The Samuel Little 事件判決は、laches が成立しない限り、後順位リーエンがアレストから遡って40日以内に発生したということのみをもって、先順位リーエンが劣後することはないとする<sup>(139)</sup>。1920年の船舶抵当権法が、契約リーエンをその発生時期によって優先的マリタイムリーエンと劣後的マリタイムリーエンに分けたのは、リーエンの順位付けにおいては、種類による優劣が一次的な判定方法であると考えられていたことを示唆するものであり、少なくとも同法の制定により確立されたということができる<sup>(140)</sup>。

もっとも、裁判所はリーエンの種類による優劣を一次的なものと捉える一方で、事案によっては「優先権の放棄」（waiver of priority）という概念を用いて、種類による優劣と発生時期による優劣との調整を図っている。The Morning Star 事件判決は、他のリーエンに劣後させるには、laches を構成するよりも短い期間でも足りるとして、船員給料（違約賃金）リーエンであ

っても、その権利実行の遅れによってその他のリーエンに劣後しうることを認めている。<sup>(141)</sup>このように、裁判所はリーエンの種類による順位付けを原則とした上で、同じ種類のリーエン間においては「逆順優先ルール」により、異なる種類のリーエン間においては laches の法理や衡平法に基づく劣後、優先権の放棄などにより、権利実行の遅れを理由とする修正を行っており、種類による優劣を発生時期による優劣が補完ないし修正する関係にあるということが出来る。

### おわりに

本稿第1章では、マリタイムリーエンの種類による優劣について、一般海事法上の順位付けを確認した上で、船舶抵当権法によっていかなる変更が加えられたのか、またそれはいかなる理由に基づくものであるかを確認した。船舶抵当権法は一般海事法上極めて低い地位にあった船舶抵当権に広義のマリタイムリーエンとしての地位を認めた。その目的は、当初は戦時艦隊の解体という国益が重視されていたが、現在では外国船舶にその対象が拡大されるとともに、優先的船舶抵当権の要件が次第に緩和されるなど、広く船舶金融の促進・保護という側面が強くなっているといえる。また、船舶抵当権法によって優先的船舶抵当権設定後の契約リーエンが劣後のマリタイムリーエンとされたことにより、必需品供給債権にマリタイムリーエンを認めないイギリス法との乖離は、一般にイメージされる程には大きくないということができる。

第2章では、マリタイムリーエンの発生時期による優劣、具体的には、一般海事法上の原則とされる「逆順優先ルール」の根拠について検討するとともに、判例法および制定法による「逆順優先ルール」の修正について検討した。本稿の検討によれば、「逆順優先ルール」の根拠は、初期においては航海継続のために新たな信用供与を得やすくすることにあったと考えられるが、このルールが契約リーエンに限らず、不法行為リーエンを含めたマリタ

イムリーエン一般にも適用されていく過程において、その主たる目的は、リーエンホルダーに迅速な権利実行を促すことへと変容してきたものと考えられる。また、船舶抵当権法が船舶抵当権者の保護のために契約リーエンに関して「早い者勝ちルール」を導入したことにより、「逆順優先ルール」が適用されるべき局面が少なくなった半面、マリタイムリーエン相互の関係あるいは優先的船舶抵当権との関係において、lachesの法理が適用される場面が増加した。最後に第2章第3節では、種類による優劣と発生時期による優劣との関係について考察し、アメリカ法は種類による優劣を一時的なものとして掘えつつ、事案によって権利実行の遅れを理由とする修正を加えているとみることができるのではないかとの結論を述べた。

以上の検討結果を日本法と比較すると、次のような相違点および検討すべき立法上または解釈上の課題を指摘することができるであろう。まず、種類による優劣についていえば、船員給料（商法842条5号「雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権」）の先取特権は第五順位、不法行為に基づく損害賠償請求権（物の損害に関する制限債権<sup>(142)</sup>）の先取特権はこれに次ぐ第六順位とされており、アメリカ法と比較して、その優先順位が低い。このうち特に、不法行為の被害者（船舶衝突における相手船船主や貨物所有者、一般船舶等油濁損害の被害者など）を航海継続費用債権の船舶先取特権に劣後させている点については、その妥当性に疑問がないとはいえない。不法行為の被害者の被った損害は、ほとんどの場合船舶の賠償責任保険によってカバーされるため、加害船舶そのものを損害賠償の引き当てとすることは多くないが、船舶油濁等損害賠償保障法のような特別の立法がない限り保険者に対する直接請求権はないと解され、またそもそも保険強制がない以上、加害船が無保険である場合も皆無ではない。現行商法は、不法行為の被害者が保険によるてん補を受けられない場合に、航海継続費用の債権者に劣後させていることになるが、これは、一般海事法および制定法（船舶抵当権法）のいずれにおいても不法行為リーエンを契約リーエンに優先させているアメリカ法

と対照的であって、不法行為の被害者が航海継続費用の債権者に劣後しなければならない理由については、議論が必要であると考ええる。

また、航海継続費用債権の船舶先取特権（商法842条4号）は、日本法上も特に優先順位が高いというわけではないが、船舶抵当権設定後の契約リーエンは優先的船舶抵当権に劣後するとされているアメリカ法と比べると、より手厚い保護を受けているといえる（ただし、アメリカ法では、外国籍船の船舶抵当権よりもアメリカ国内の必需品供給債権を優先させて国内業者の保護を図っているため、単純比較はできない）。平成30年の商法改正に際しても、一定の船舶先取特権に優先する船舶抵当権の創設が議論されたが、必需品の供給者に対して寛容なアメリカ法ですら、優先的船舶抵当権設定後の契約リーエンを劣後のマリタイムリーエンに分類していることからすると、上記のような制度の導入の当否は将来の課題として残されているというべきであろう。

発生時期による優劣については、アメリカ法では不法行為リーエンを含め広くマリタイムリーエン一般について「逆順優先ルール」が適用されているが（ただし、特別ルールによる修正もある）、わが国では「逆順優先ルール」の対象は、海難救助／共同海損分担金債権（商法842条2号）、航海に関する租税債権／水先料債権等（同条3号）、航海継続費用の債権（同条4号）の船舶先取特権に限られている。このことから、日本法は「逆順優先ルール」の根拠について、基本的に便益理論の考え方に立脚しているということができよう。ところで、本稿の検討によれば、アメリカでは当初、「逆順優先ルール」は便益理論または準所有者理論によって説明がなされていたが、今日では同ルールによってリーエンホルダーの迅速な権利実行を促すという点が重視され、「逆順優先ルール」は laches の法理に極めて近接したものと変容している。その上で、各種の特別ルールによってリーエンの実行に一定の猶予期間が設けられ、この猶予期間内に発生したリーエンは、「逆順優先ルール」の適用との関係においては、すべて「同時」に発生した

ものとして取り扱われている。この「同時」の幅は航海技術の発展などにより長く設定される傾向にあり、暦年ルールや12か月ルールの下では、1年または1年に近い期間が「同時」とされている。仮にこのような考え方をわが国においても採用するならば、船舶先取特権は発生後1年の除斥期間により消滅するため（商法846条）、残存する船舶先取特権はほとんどすべてが「同時」に発生したものとみなされることになる。アメリカ法では、マリタイムリーエンそのものに短期の消滅時効ないし除斥期間が設定されていない代わりに、権利実行を不当に遅延した場合には、lachesの法理または「逆順優先ルール」の適用によってリーエンを消滅または劣後させているのであるが、一律に1年という短期の除斥期間が定められている日本法において、船舶先取特権の発生の先後によって優劣をつける必要性がどこまであるのかは議論の余地がある。

また、現行法のように「逆順優先ルール」を維持するのであれば、上述の「同時」の幅の問題だけでなく、何をもって船舶先取特権の「発生」とするのかも問題となる。例えば、燃料油の供給がなされる場合、典型的には、まず①燃料油供給契約の締結がなされ、これに基づき②本船への燃料油の供給がなされ、その後③代金債務の履行期が到来することになる（代金先払いの契約もあろうが、その場合は代金の支払いがなければ燃料油を供給することもないと思われ、船舶先取特権の実行に至ることは想定しがたい）。このいずれの時点をもって船舶先取特権の「発生」とするかは、「逆順優先ルール」の根拠をいかに解するかとも密接に関連する。便益理論の考え方によれば②の時点を基準とすべきということになると思われるが、権利者に迅速な権利実行を促すという観点からすると③の時期が重要になる。もっとも、このいずれも「発生」という文言からは若干乖離することは否めず、法の文言を重視すれば①の時点をもって船舶先取特権の「発生」とする解釈もあり得る。船舶先取特権の「発生」は1年の除斥期間の起算点でもあるため、ここでいう「発生」の<sup>(143)</sup>意義とも整合的な解釈を模索していかなければならない。

- (1) マリタイムリーエンとは、船舶などの海上財産に対する物品・サービスの提供または当該財産によって被った損害から生ずる海事法上の優先的請求権であり(THOMAS J. SHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW, 767 (6th ed. 2018))、わが国の船舶先取特権がほぼこれに相当する。
- (2) 連邦最高裁判所がマリタイムリーエンの順位に関して判断を示したのは、本稿で考察する1898年の John G. Stevens 事件判決が最後である。
- (3) Roger G. Connor, *Maritime Lien Priorities: Cross-Currents of Theory*, 54 MICHIGAN LAW REVIEW 777 (1955-1956) at 778; *Note, Priorities of Maritime Liens, The Maritime Lien*, 69 HARVARD LAW REVIEW [hereinafter, *Harv. L. Rev.*] 525 (1956) at 528.
- (4) Edward L. Willard, *Proirities Among Maritime Liens*, 16 CORNELL LAW QUARTERLY 522 (1930-1931) at 522.
- (5) 裁判所保管下の費用 (custodia legis) とは、対物訴訟における船舶競売のために裁判所の許可の下で支出された費用をいい、競落代金の配当手続においてすべてのマリタイムリーエンに優先して弁済を受ける。ただし、これは厳密な意味でのリーエンではない。
- (6) *Fredelos v. Merritt-Chapman & Scott Corp.*, 447 F.2d 435 (4th Cir. 1971).
- (7) *Gerber v. Spencer*, 278 F. 886 (9th Cir. 1922); *Peterson v. S.S. Wahcondah*, 235 F. Supp. 698 (E.D. La. 1964); *Governor & Co. of the Bank of Scot. v. Maria S.J. M/V*, 1999 AMC 774 (E.D. La. 1999); *CW Special Credits, v. F/V Chloe Z*, 1997 AMC 1377 (D. Guam,1997). ただし、*Governor & Co. of the Bank of Scot. v. Sabay*, 211 F.3d 261 (5th Cir. 2000) は、違約賃金は船舶所有者または船長に対する請求であって売却代金に正当な利益を有しないとして、通常の船員給料リーエンと同じ優先的地位は認められないとする。
- (8) *Helen M*, 1932 AMC 587 (D. Mass. 1932).
- (9) *The S.B. Orleans v. Phoebus*, 36 U.S. 175 (1837).
- (10) WILLIAM TETLEY, MARITIME LIEN AND CLAIMS, 319 (2d ed. 1998)
- (11) *Id.* at 319.
- (12) *International Paint Co. v. M/V Mission Viking*, 637 F.2d 382 (5th Cir. 1981).
- (13) Connor, *supra note 3*, at 792, *Priorities of Maritime Liens, supra note 3*, at 529.
- (14) *The F. H. Stanwood*, 49 F. 577 (7th Cir. 1892); *The Nettie Woodward*, 50 F.

- 224 (E.D. Mich. 1892).
- (15) fellow servant 理論とは、船員が乗船中に船長その他船員 (fellow servant) の過失により負傷した場合、雇用者に対して扶養・治療費以外の損害賠償を請求できないとする法理論である。The Osceola, 189 U.S. 158 (1903) を参照。
- (16) 船舶の擬人化理論 (personification theory) 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から独立して責任を負うとする理論であり、19世紀から20世紀初めにかけて広く支持を集めた。船舶の擬人化理論については、GRANT GILMORE & CHARLES L. BLACK, THE LAW OF ADMIRALTY, 589-613 (2d ed. 1975) のほか、Alex T. Jr. Howard, *Personification of the Vessel: Fact or Fiction*, 21 JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE [hereinafter, *J. Mar. L. & Com.*] 319 (1990); Martin Davies, *In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification*, 75 TULANE LAW REVIEW [hereinafter, *Tul. L. Rev.*] 337 (2000) を参照。
- (17) GILMORE & BLACK, *supra note 16*, at 738; The Daisy Day, 40 F. 538 (W.D. Mich. 1889). The Pride of The Ocean, 7 F. 247 (E.D.N.Y. 1881) は、過失ある船長との関係で不法行為リーエンを優先させた。
- (18) ただし、海難救助としての要件を満たすことはもちろん必要であり、成功の有無にかかわらず1時間当たり25ドルの約定で曳船を提供した者のリーエンは、純粹な意味での海難救助には当たらず、他の契約リーエンと同順位とされた。Munson Inland Water Lines, Inc. v. Seidl, 71 F.2d 791 (7th Cir. 1934).
- (19) Norman B. Richards, *Maritime Liens in Tort, General Average, and Salvage*, 47 Tul. L. Rev. 569 (1972-1973) at 586.
- (20) GILMORE & BLACK, *supra note 16*, at 742; Connor, *supra note 3*, at 805.
- (21) The Athenian, 3 F. 248 (E.D. Mich. 1877). ただし、Dalstrom v. The E. M. Davidson, 1 F. 259 (E.D. Wis. 1880) は、乗組員が座礁した船舶にとどまり続け、救助（属具の運び出し作業）に協力した場合は、その乗組員の給与は海難救助に優先するとした。
- (22) Connor, *supra note 3*, at 805.
- (23) GILMORE & BLACK, *supra note 16*, at 738.
- (24) 冒険貸借 (bottomry bond) は船舶を担保とする金銭の貸付である。かつて船舶抵当権にはマリタイムリーエンとしての地位が認められていなかったのに対し、冒険貸借にはマリタイムリーエンとしての地位が認められる点で優位性があった

が、航海の完了を条件とし、航海途中で船舶の沈没等があった場合は一銭の回収もできない点で貸主にとっては明らかに不都合であったため、次第に衰退していき、現在では船舶抵当に取って代わられた。

- (25) Plymouth, 70 U.S. 20 (1866).
- (26) Executive Jet Aviation v. City of Cleveland, 409 U.S. 249 (1972).
- (27) このような母港理論 (home port doctrine) の根拠について The Underwriter, 119 F. 713 (D. Mass. 1902) は、一般に船長は航海継続のために必要な契約を締結する権限を有するが、母港や船舶所有者が予め代理人を選任した港においては、船舶所有者やその代理人が自ら契約に関与することが可能であるから、船長は特別な授權または慣習のない限り、船舶を担保に必要な品の供給契約を締結することはできないからとする。
- (28) The General Smith, 17 U.S. 438 (1819) at 443; Peyroux v. Howard, 32 U.S. 324 (1833) at 341.
- (29) Lucian Y. Ray, *Maritime Contract Liens*, 47 Tul. L. Rev. 587 (1972-1973) at 591, Fitz-Henry Jr. Smith, *New Federal Statute Relating to Liens on Vessels*, 24 Harv. L. Rev. 182 (1910-1911) at 187-188; Piedmont & Georges Creek Coal Co. v. Seaboard Fisheries Co., 254 U.S. 1 (1920).
- (30) FMLA は1989年に The Commercial Instruments and Maritime Liens Act に編成された (このうち FMLA に相当するのは、§ 31341から § 31343の規定である)。
- (31) Force v. The Pride of The Ocean, 3 F. 162 (E.D.N.Y. 1880); The M. Vandercook, 24 F. 472 (D.N.J. 1885); The William Leishear, 21 F.2d 862 (D. Md. 1927); Willard, *supra note 4*, at 527.
- (32) *The Pride of The Ocean*, *supra note 31*, 3 F. 162.
- (33) *Id.* at 167.
- (34) Connor, *supra note 3*, at 809.
- (35) Wentworth J. Jr. Marshall, *Maritime Lien Priority*, 9 CLEVELAND-MARSHALL LAW REVIEW 577 (1960) at 580.
- (36) これを指摘するものとして、George L. Varian, *Rank and Priority of Maritime Liens*, 47 Tul. L. Rev. 751 (1972-1973) at 757.
- (37) New York Dock Co. v. S.S. Poznan, 274 U.S. 117 (1927).
- (38) 執行官保管中の船体・P&I保険料 (Morgan Guaranty Trust Co. v. Hellenic



- Lines, Ltd., 593 F. Supp. 1004 (S.D.N.Y. 1984))、貨物の荷揚費用 (Ost-West-Handel Bruno Bischoff GmbH v. Project Asia Line, Inc., 1997 AMC 652 (E.D. Va. 1996), Associated Metals & Minerals Corp. v. Alexander's Unity MV, 41 F.3d 1007 (5th Cir. 1995)) について裁判所保管下の費用として認められた一方、アレスト後も本船に留まった船員について、本国への強制送還を避けるため (Nikolaos Scoulikarakis, et al. v. M/T Olibird, 1978 AMC 706 (S.D.N.Y. 1977))、あるいは他に行くべきところがなくて留まったにすぎないとして (Medina v. Marvirazon Compania Naviera, S. A., 533 F. Supp. 1279 (D. Mass. 1982))、裁判所保管下の費用として認めないとの判断がなされた。
- (39) Roy v. M/V Kateri Tek, 238 F. Supp. 813 (E.D. La. 1965).
- (40) 大橋光雄「米国優先船舶抵当権の示唆」海法会誌27号 (1942) 101頁。
- (41) Thames Towboat Co. v. The Schooner "Francis McDonald", 254 U.S. 242 (1920).
- (42) Gulf Coast Marine Ways, Inc. v. The J. R. Hardee, 107 F. Supp. 379 (S.D. Tex. 1952).
- (43) Bogart v. S.B. John Jay, 58 U.S. 399 (1855).
- (44) The St. Joseph, 21 F. Cas. 174 (W.D. Mich. 1869) at 175.
- (45) Lottawanna, 88 U.S. 558 (1875); The J. E. Rumbell, 148 U.S. 1 (1893).
- (46) The Alice Getty, 1 F. Cas. 402 (W.D. Mich. 1877).
- (47) *Id.* at 403.
- (48) *Id.* at 404.
- (49) 対物訴訟によらない競売によってはマリタイムリーエンが消滅しないことについては、拙稿「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」早稲田法学会誌71巻2号1頁を参照。
- (50) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 691; J. Bond Jr. Smith, *Ship Mortgages*, 47 Tul. L. Rev. 608 (1972-1973) at 608-609.
- (51) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 692.
- (52) Detroit Trust Co. v. The Thomas Barlum, 293 U.S. 21.
- (53) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 698.
- (54) 46 U.S.C. § 951 (現46 U.S.C. § 31326 (b) (2)).
- (55) Rederiaktierbolaget v. Compania de Navegacion Anne, S. A., 139 F. Supp. 327 (D.C.Z. 1955).

- (56) 1920年の船舶抵当権法では、優先的マライムリーエンは優先的船舶抵当権の登録 (recordation) および国籍証書 (certificate of documentation) への裏書 (indorsement) の前に発生したマライムリーエンと定義されていたが、1989年の改正により、優先的マライムリーエンとなるか否かの基準時は、優先的船舶抵当権の申請 (filing) に変更された。本稿は1989年法の前後を跨ぐ裁判例を広く取り扱うため、便宜上、優先的マライムリーエンと認められるための基準時を一律に優先的船舶抵当権の「設定」と表記する。
- (57) *Priorities of Maritime Liens*, *supra note* 3, at 535-536.
- (58) *Oriente Commercial, Inc. v. American Flag Vessel, M/V Floridian*, 529 F.2d 221 (4th Cir. 1975); *All Alaskan Seafoods v. M/V Sea Producer*, 882 F.2d 425 (9th Cir. 1989); *Calogeras Marine, Inc. v. M/V Ocean Leader*, 1998 AMC 872 (E.D. La. 1997); *Gulf Marine & Industrial Supplies, Inc. v. M/V Golden Prince*, 1999 AMC 2807 (E.D. La. 1999).
- (59) *The Henry W. Breyer*, 17 F. 2d 423 (D. Md. 1927).
- (60) *Id.* at 431.
- (61) 財政的不堪航の概念については、James M. Maloney, *A Breach in Tort's Clothing: Pleading Cargo Claims to Gain Lien Priority*, 27 J. Mar. L. & Com. 609 (1996) を参照。
- (62) *Morrisey v. S.S. A. & J. Faith*, 252 F. Supp. 54 (N.D. Ohio 1965); *Potash Co. of Canada, Ltd. v. M/V Raleigh*, 361 F. Supp. 120 (D.C.Z. 1973); *Associated Metals*, *supra note* 38, 41 F. 3d 1007.
- (63) *Pierside Terminal Operators, Inc. v. M/V Floridian*, 374 F. Supp. 27 (E.D. Va. 1974) at 30.
- (64) *Maloney*, *supra note* 61, at 638.
- (65) *Id.* at 638; GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 753, note 354.
- (66) かつては、マライムリーエンを単なる手続的な救済手段とみなして、船員給料リーエンを別として、マライムリーエンの優劣はアレストの先後により決定されるとした裁判例もあったが (*The Triumph*, 24 F. Cas. 208 (N.D.N.Y. 1841))、マライムリーエンは大陸法の非占有担保に由来する実体法上の権利であるとの見方が支配的となったため、アレストの先後によって優劣を決するという考えは支持されなかった。
- (67) *Rankin & Schatzell v. Scott*, 25 U.S. 177 (1827); *Howard v. Ry. Co.*, 101 U.S.

- 837 (1880).
- (68) *The St. Jago de Cuba*, 22 U.S. 409 (1824).
- (69) *Id.* at 416.
- (70) John K. Beach, *Relative Priority of Maritime Liens*, 33 *YALE LAW JOURNAL* 841 (1923-1924) at 843; SHOENBAUM, *supra note* 1, at 811.
- (71) *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo PC 267.
- (72) *Id.* at 285.
- (73) *Id.* at 282.
- (74) *The America*, 16 Law Rep. 264 (N.D.N.Y. 1853).
- (75) *Id.* at 283.
- (76) *The Frank G. Fowler*, 8 F. 331 (S.D.N.Y. 1881).
- (77) *Id.* at 333-334.
- (78) *Id.* at 336.
- (79) *Id.* at 338.
- (80) *The Frank G. Fowler*, 17 F. 653 (2d Cir. 1883).
- (81) *The John G. Stevens*, 170 U.S. 113 (1898).
- (82) *Id.* at 118.
- (83) *Id.* at 119-120.
- (84) *United States v. The Little Charles*, 26 F. Cas. 979 (Cir. D. Va. 1818).
- (85) *The Palmyra*, 25 U.S. 1 (1827).
- (86) *Harmony v. United States*, 43 U.S. 210 (1844).
- (87) *The China*, 74 U.S. 53 (1869).
- (88) *The America*, 168 F. 424 (D.N.J. 1909).
- (89) *Id.* at 427.
- (90) *Id.* at 425.
- (91) *The Glen Island*, 194 F. 744 (S.D.N.Y. 1912).
- (92) *Id.* at 746.
- (93) *The Paragon*, 18 F. Cas. 1084 (D. Me. 1836); *Porter v. The Sea Witch*, 19 F. Cas. 1072 (Cir. D. La. 1877).
- (94) Connor, *supra note* 3, at 782.
- (95) *The City of Tawas*, 3 F. 170 (E.D. Mich. 1880).
- (96) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 745.

- (97) *The City of Tawas*, *supra note* 95, 3 F. 170, at 173.
- (98) *Id.* at 173.
- (99) *The J. W. Tucker*, 20 F. 129 (S.D.N.Y. 1884).
- (100) *The Steam Dredge A.*, 204 F. 262 (4th Cir. 1913).
- (101) *The John J. Freitas*, 252 F. 876 (W.D.N.Y. 1918).
- (102) *The Proceeds of The Gratitude*, 42 F. 299 (S.D.N.Y. 1890).
- (103) *Id.* at 300.
- (104) *Id.* at 301.
- (105) *The Samuel Little*, 221 F. 308 (2d Cir. 1915).
- (106) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 746.
- (107) Willard, *supra note* 4, at 525.
- (108) *The Interstate No. 1*, 290 F. 926 (2d Cir. 1923).
- (109) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 747.
- (110) *The Edith*, 217 F. 300 (W.D. Wash. 1914).
- (111) *Id.* at 302.
- (112) *The Sea Foam*, 243 F. 929 (W.D. Wash. 1917).
- (113) *The Morning Star*, 1 F.2d 410 (W.D. Wash. 1924) at 411.
- (114) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 747, note 339.
- (115) *The Thomas Morgan*, 123 F. 781 (D.S.C. 1903).
- (116) *The Philomena*, 200 F. 873 (D. Mass. 1912).
- (117) *The Bethulia*, 200 F. 876 (D. Mass. 1912).
- (118) *In re New England Transp. Co.*, 220 F. 203 (D. Conn. 1914).
- (119) *The J. R. Hardee*, *supra note* 42, 107 F. Supp. 379; *Bank of St. Charles & Trust Company, Inc., v. Admiral Towing Company, Inc.*, 1977 AMC 1864 (E.D. La. 1976).
- (120) *The J. R. Hardee*, *supra note* 42, 107 F. Supp. 379.
- (121) *Patterson Shrimp Co. v. The Freedom*, 211 F. Supp. 852 (S.D. Tex. 1962).
- (122) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 756.
- (123) *William J. Warner v. Zizania*, 1934 AMC 770 (D. Mass. 1934) at 782.
- (124) *The J. R. Hardee*, *supra note* 42, 107 F. Supp. 379.
- (125) *National Shawmut Bank v. The Winthrop, etc.*, 134 F. Supp. 370 (D. Mass. 1955).

- (126) *The Freedom*, *supra note* 121, 211 F. Supp. 852.
- (127) *The Favorite*, 120 F.2d 899 (2d Cir. 1941)
- (128) GILMORE & BLACK, *supra note* 16, at 786.
- (129) *Bank of St. Charles*, *supra note* 119, 1977 AMC 1864.
- (130) *Wardley International Bank, Inc. v. Nasipit Bay Vessel*, 841 F.2d 259 (9th Cir. 1988).
- (131) *Id.* at 264.
- (132) ただし、*Key Bank of Puget Sound v. Alaskan Harvester*, 738 F. Supp. 398 (W.D. Wash. 1989) は、最初の不払いから契約不履行 (default) の宣言まで 6 か月のタイムラグがあった事案につき、衡平法上の劣後を認めなかった。その後も、契約不履行の宣言の遅れのみでは、衡平法上の劣後を認めるには不十分であるとされている。*Dresdner Bank AG v. M/V Olympia Voyager*, 463 F.3d 1233 (11th Cir. 2006); *Blohm + Voss GmbH v. M/V Olympia Explorer*, 2009 AMC 1059 (S.D.N.Y. 2008).
- (133) *The City of Tawas*, *supra note* 95, 3 F. 170.
- (134) *The John G. Stevens*, *supra note* 81, 170 U.S. 113.
- (135) *The Glen Island*, *supra note* 91, 194 F. 744.
- (136) *The Proceeds of The Gratitude*, *supra note* 102, 42 F. 299.
- (137) *The Sea Form*, *supra note* 112, 243 F. 929.
- (138) *The Odysseus III*, 77 F. Supp. 297 (S.D. Fla. 1948).
- (139) *The Samuel Little*, *supra note* 105, 221 F. 308.
- (140) *Connor*, *supra note* 3, at 816.
- (141) *The Morning Star*, *supra note* 113, 1 F. 2d 410. See also, James W. Follette, 1934 AMC 1525 (W.D.N.Y. 1934).
- (142) 制限債権は必ずしも不法行為に基づく損害賠償請求権に限らないため、船主責任制限法95条の船舶先取特権と不法行為リーエンとは全く同一のものとはいえないが、実質的にはほぼ同一といって差し支えないであろう。
- (143) 除斥期間の起算点の「発生」の意義については、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巻 質権・留置権・先取特権・保証』233頁（筑摩書房、1986）参照。