

マリタイムリーエンの成立に関する 準拠法選択の有効性

伊藤 洋平

はじめに

第1章 アメリカ抵触法の基礎理論

第1節 伝統的理論における法選択ルール

第2節 抵触法第2リステイトメントによる「最重要関係地」アプローチと当事者自治の承認

第3節 海事裁判所における抵触法革命の影響

1 Lauritzen 事件判決による最重要関係地テストの確立

2 Bremen 事件判決による当事者自治の積極的承認

第2章 抵触法革命後のマリタイムリーエンの準拠法

第1節 FMLA の改正による準拠法に関する紛争の増加

第2節 Lauritzen 基準（最重要関係地テスト）の定着

第3節 必需品供給契約の準拠法によるとする裁判例

1 権利放棄（Waiver）によるマリタイムリーエンの否定

2 定期傭船者が契約当事者である場合の判断基準

第3章 合意によるリーエン準拠法の選択と当事者自治

第1節 当事者の準拠法選択によるアメリカ法の適用範囲の拡大

1 Queen of Leman 事件判決による契約準拠法とリーエン準拠法の峻別

2 Harmony Container 事件判決によるリーエン準拠法の選択の承認

第2節 Harmony Container 事件判決後の展開

1 第4巡回区および第5巡回区の追隨

2 第11巡回区の独自アプローチ（FNC の法理による対物訴訟の却下）

3 一連の裁判例に対する学説の評価

第3節 考察

- 1 当事者による準拠法選択の有効性
- 2 必要品供給リーエンの基本的性質 (*stricti juris*) の変容の可能性

おわりに

はじめに

わが国では、平成30年の商法改正により、定期傭船者の船舶の利用について発生した航海継続費用について船舶先取特権が成立することが明文で規定された(改正商法707条、703条2項)。これは、アメリカの46 U.S.C. § 31342が、船主から授権された者(定期傭船者は代理権授与が推定される)の注文によって必要品(ネセサリーズ)を供給した者にマリタイムリーエンを認めているのと同様の規律を採用したものといえるであろう。商法改正以前も、定期傭船者が燃料油供給契約を締結した場合に船舶先取特権の成立を認めた裁判例(高松高決昭和60年4月30日判タ561号150頁)はあったが、この決定は定期傭船契約の性質を船舶賃貸借と労務供給契約の混合契約と解し、定期傭船者を改正前商法704条2項(現703条2項)にいう船舶賃借人に該当するとしたものである。したがって、定期傭船契約を上記のような混合契約ではなく、船舶賃貸借とは異なる船舶利用契約の一類型と位置付ける現行法において、商法707条が商法703条2項の準用を明示したことには一定の意義がある。

ところで、船舶先取特権の準拠法はいまだに解決をみない問題であるが、今日において有力な見解の一つが被担保債権の準拠法と原因事実完成時の船舶所在地法の累積適用説(水戸地判平成26年3月20日判時2236号135頁)である。この見解は、被担保債権の準拠法が船舶先取特権を認めていない場合にまで船舶先取特権を認めることは、債権者に必要以上の保護を与えることになり相当でない一方、被担保債権の準拠法のみを適用すると、「被担保債権の準拠法に当事者自治が認められることから(通則法7条)、物権として

の船舶先取特権の準拠法につき当事者が自由に選択できるようになってしまい、相当でない」ことを理由に、物権準拠法と被担保債権準拠法の累積適用を説く。この見解によれば、法定担保物権である船舶先取特権の準拠法が定期傭船者と必要品供給業者の合意のみによって決定されることはないため、船舶先取特権の成立範囲を適切に画することが期待される。

他方、定期傭船された船舶について前述の日本商法（707条、703条2項）と同様の規律を設けているアメリカでは、1971年のFMLA（Federal Maritime Lien Act）の改正により傭船者の代理権の有無に関する調査義務の規定が削除されたことに加え、必要品の概念が拡大解釈される中で、必要品供給業者に対して最も寛容ともいえるアメリカの裁判所でFMLAに基づくリーエンを主張し、船舶をアレストする事案が増加し、マリタイムリーエンの準拠法をいかに決するかが問題となった。この点、かつては属地主義的な伝統的抵触法理論の下で、船籍国または必要品供給地の法によるとする裁判例が多くみられたが、連邦最高裁判所のLauritzen事件判決（1953年）以後、複数の連結素を総合的に判断して最重要関係地の法を適用する考え方が広く支持されるようになった。しかし、2002年のQueen of Lemman事件判決（第5巡回区控訴裁判所）をきっかけに、必要品の供給契約（燃料油供給契約やP&I保険契約等）における準拠法選択条項を尊重する傾向が顕著となり、2008年のHarmony Container事件判決（第9巡回区控訴裁判所）がこの流れを決定的にした。Harmony Container事件判決については拙稿「燃料油供給契約におけるUS Choice of Law Clauseと船舶先取特権」海事法研究会誌222号35頁（2014年）においても若干の検討を行ったが、その後もBulk Juliana事件判決（2017年）で第5巡回区控訴裁判所がこれに追随するなど、当事者による準拠法選択を尊重する傾向は増すばかりである。近時のこれらの裁判例は、マリタイムリーエンの成立に関する当事者の準拠法選択を有効とするものであり、表面上は抵触法（国際私法）の問題の様相を呈しているが、突き詰めて考えると、当事者の合意によっては創設できないという

マリタイムリーエンの基本的性質（現在ではアメリカ法上マリタイムリーエンの地位を得るに至った船舶抵当権はその唯一の例外）が揺らぎ始めているとみる余地もあろう。

本稿では、マリタイムリーエンの準拠法に関するアメリカの裁判例の変遷および近時の展開を踏まえ、必需品供給契約の準拠法からは独立して「マリタイムリーエンの成立」に関する準拠法を合意することの可否について検討するとともに、マリタイムリーエンのいわゆる法定担保物権性について考察を行う。

第1章 アメリカ抵触法の基礎理論

マリタイムリーエンの準拠法を検討するに先立ち、アメリカ抵触法の基礎理論およびその変遷について確認することは必要不可欠である。マリタイムリーエンの範囲や順位などの問題に関する解釈の変化や議会による立法が時代の変化に対応しているのと同様に、抵触法理論に関しても、特に20世紀半ばから後半にかけて「アメリカ抵触法革命」といわれる大転換期を迎えたが、後に検討するように、この抵触法理論の変遷がマリタイムリーエンの準拠法に関する裁判所の判断にも大きな影響を及ぼしていると考えられるからである。本章では、19世紀から20世紀前半にかけて支配的であった伝統的な抵触法理論および20世紀後半以降に伝統的理論にとって代わった現代学説を概観した上で、抵触法理論の変化が海事裁判所に与えた影響について考察する。⁽²⁾

第1節 伝統的理論における法選択ルール

アメリカではじめて国際私法に関する体系的理論を構築したのは、1831年のNestor事件判決においてマリタイムリーエンなる概念を生み出したストウリ判事であった。ストウリは1834年、ヨーロッパの学説、特にフーベル(Ulrich Huber)などのオランダ学派の学説を参考にして『抵触法に関する

注釈』(Commentaries on the Conflict of Laws) を著した。ストウリの抵触法理論は、各国の法は自国の主権が及ぶ範囲内においてのみ拘束力を有するものであるから、各国裁判所は外国法を適用すべき法的義務を負うものではないが、礼讓 (Comity) に基づき、自国の政策および利益に反しない限りにおいて外国法が適用されうるとするものであった。つまり、ストウリの理論においては、各国の主権は相互に不可侵であるとの国際法の原則の下、外国法の適用はあくまでも裁判所の裁量によるものとされていた。

これに対し、イギリスのダイシー (Albert Venn Dicey) は、各国法はその内国においてのみ適用されるという属地主義を前提とした上で、外国法の適用は当該外国法の下で取得された権利 (acquired rights) を内国において強行することであるとの既得権理論 (acquired rights theory) を提示した。この既得権理論はその後アメリカの学説へと継受され、ビール (Joseph H. Beale) は既得権理論 (vested rights theory) に基づく体系的な抵触法理論の構築を試みた。ビールの理論によれば、裁判所は争いの対象となる訴訟原因がどの国において付与されたかを確定しなければならないが、その際、当該権利の成立のために必要な最後の事実 (last event) がどこで発生したかが重要とされた。なぜなら、法的権利はその成立要件がすべて整った時および場所において、当該国の法によって付与されると考えられたためである。ストウリの『抵触法に関する注釈』が刊行されてから100年後の1934年、ビールを報告者とする抵触法第1リステイメント (Restatement of the Conflict of Laws) が公刊された。ここではビールの属地主義および既得権理論に基づく法選択原則が採用され、権利の成立に必要な最後の事実が発生した法域の法が当該権利を付与するとの考えから、契約の有効性については契約締結地 (place of contracting) の法が (332条)、不法行為については主として不法行為地 (place of wrong) の法が (378条以下) それぞれ適用されるとされ、また船舶衝突に関しては、領海内の衝突の場合は当該衝突が発生した地の法 (409条) が、公海上の衝突の場合は船籍国法または法

廷地法がそれぞれ適用されるものとされていた(410条)。このような抵触法第1リスティメントの属地主義的な法選択ルールは、結果の確実性や当事者の予見可能性、準拠法の判断における裁判所の負担軽減などの点において優位性を有していた。⁽³⁾

抵触法第1リスティメントのもう一つの特徴は、当事者自治(Party Autonomy)の完全なる否認であった。ビールは、契約の有効性に関する準拠法を選択する権限を当事者に認めることは、当事者に立法行為を認めるものであるから論理的に問題があり、また当事者の合意による法選択を行ったとしても、実際に当該契約にかかる争訟がどの裁判所に係属し、当事者の意思について当該裁判所がいかなる判断をするかが明らかでない以上、実行に適さない(impracticable)として、当事者自治を徹底的に否認した。⁽⁴⁾そのため、抵触法第1リスティメントでは当事者の合意による法選択に関する規定は一切設けられることなく、契約に関する準拠法は主として契約締結地法または履行地法とされていた。

第2節 抵触法第2リスティメントによる「最重要関係地」アプローチと当事者自治の承認

伝統的理論に基づく第1リスティメントでは、「契約」、「不法行為」といった法性決定の後、それぞれの権利の成立のために必要な最後の事実が発生した地の法が適用されるものとされていたが、契約締結地、不法行為地などは必ずしも一義的に確定しえないことに加え、州際的または国際的活動が飛躍的に増加するに伴い、このような法選択ルールの機械的な適用では必ずしも妥当な結論を導くことができないとの認識が広まっていった。ケイヴァース(David F. Cavers)はかかる問題意識から、1934年に発表された論文において、伝統的抵触法理論(属地主義理論や既得権理論)は法選択規則ではなく、法域選択規則(jurisdiction-selecting rule)であると痛烈に批判し、個別的事案における正義の実現のためには、適用されるべき実質法の内

容やその法適用の結果について検討し、当該事案について最も妥当な結果をもたらす実質法を適用すべきであると主張した。⁽⁵⁾

このような革新的論説を契機として、ビールの既得権理論に基づく伝統的な抵触法理論から脱却し、当該事案において最も妥当な結果をもたらす準拠法を導き出すための新たな理論を打ち立てようとする試みが20世紀半ばに活発となり、1971年、それらの革新的理論を取り入れた抵触法リステイトメントの改訂版が公刊された（抵触法第1リステイトメントに代表される伝統的抵触法理論から革新的理論への転換は、一般に「アメリカ抵触法革命」といわれている）。前記のとおり、第1リステイトメントでは、「契約締結地」や「不法行為地」といった連結素の確定によって適用されるべき法が一義的に決定されるという硬直的な「ルール」が定められていたのに対し、リース（Willis L. Reese）を報告者とする抵触法第2リステイトメントでは、裁判所による準拠法の決定に際しては利害関係を有するすべての邦の関連する法目的をも考慮すべきであるとの認識に基づき、法選択に関して制定法による指示がない限り、同リステイトメントが具体的に列挙する要素（6条2項）を考慮して準拠法を決定すべきであるとする法選択原則（Choice-of-Law Principles）が定められた。このような規定は抵触法第1リステイトメントにはなかったものである。抵触法第1リステイトメントには确实性、予見可能性、裁判所の負担軽減といった利点があったが、それらは個々の事案における結果の妥当性を犠牲にして得られたものであった。上記法選択原則は、第2リステイトメントが結果の妥当性を追い求め、その主たる法選択方法論を、「ルール」から「アプローチ」へと大きく転換させたことを示すものといえる。

抵触法第2リステイトメントのもう一つの特徴は、第1リステイトメントにおいて完全に否認されていた当事者自治について、積極的な承認へとその態度を大きく転換したことである。第2リステイトメントでは、契約の準拠法に関して一定の制限の下で契約当事者に準拠法選択の権限を認め（187

条)、有効な法選択がなかった場合にのみ、同6条に定める法選択原則に従って当該取引および当事者に最も重要な関係を有する地の法が適用されるものとされた(188条)。第2リステイメントで当事者自治の原則が採用された理由についてリースは、契約法の主目的は当事者の正当な期待を保護することにあるところ、「この目的は、多州間取引においては、契約の有効性およびそれにより生ずる権利の準拠法を当事者に選択させることにより最もよく確保されうる」と説明する⁽⁶⁾。また、当事者による法選択を認めることは当事者に立法権限を認めるに等しいとの批判に対しては、「当事者が選択した法が適用されるのは、その当事者が立法者であるからではなく、たんにこれが法廷地の抵触法規則上要求された結果であるからにすぎない」と反論している⁽⁷⁾。

第3節 海事裁判所における抵触法革命の影響

第1リステイメントでは既得権理論に基づき、紛争類型に応じて設定された単一の連結素(最後の事実)がいずれの国で発生したかが主として問われ、それによって適用すべき法が導き出されるというルールが採用されていたが、20世紀前半までは海事裁判所においてもこのような準拠法確定基準が一般的であった。しかし、前節で述べた抵触法革命は海事法の分野においても顕著な影響を及ぼし、20世紀後半以降、連邦最高裁判所は、複数の連結素を総合的に考慮して準拠法を確定するというアプローチを原則とするとともに、当事者自治を積極的に承認する立場を明らかにした。

1 Lauritzen 事件判決による最重要関係地テストの確立

1920年に制定された商船法(Merchant Marine Act 1920、以下通称に倣い「ジョーンズ法」という)が船員の人身損害に対する救済を拡大したことを契機として、外国船の船員が外国の船主(雇用者)に対して、アメリカ国内で負傷したこと、またはアメリカ国内で乗船勤務を開始したことなどを理由に、ジョーンズ法に基づく対人訴訟を提起する事例が急増した。そのた

め、船員はいかなる場合であればジョーンズ法の救済を受けることができるのか、その判断基準を示すことが求められることとなり、連邦最高裁判所は、1953年の Lauritzen 事件判決において、海事法における準拠法の確定は同判決が提示した7つの連結素の重要性を比較して行うべきとの判断を示した。

[判例1] Lauritzen v. Larsen 事件判決⁽⁸⁾（連邦最高裁判所）

デンマーク法人が所有するデンマーク船籍の船舶が一時的にニューヨークに停泊していた際、デンマーク人船員が乗船勤務を開始した（船舶所有者との雇用契約の準拠法はデンマーク法であった）。当該船員は、本船がハバナ港に停泊中、自らの過失により負傷した。船員は南部ニューヨーク連邦地方裁判所で船舶所有者に対して対人訴訟を提起し、陪審裁判を要求した。裁判所はこれを認め、陪審員は船舶所有者に対し4,267.50ドルの支払いを命じる評決を下した。船舶所有者により控訴されたが、第2巡回区控訴裁判所もこれを認容したため、船舶所有者が裁量上訴の申立てを行った。連邦最高裁判所はこの申立て受理した上で、海事法における準拠法の確定は海上取引と国益の連結素の重要性を比較して判断すべきであるとし、一般的な連結素として以下の7つを提示した。⁽⁹⁾

⁽¹⁰⁾
た。

- ①不法行為地
- ②船籍国
- ③被害者が帰属または居住する地
- ④船舶所有者が帰属する地
- ⑤契約地
- ⑥外国裁判所の利用可能性
- ⑦法廷地

連邦最高裁判所は、上記連結点を検討すれば、圧倒的にデンマーク法

が優勢であるとして、当該船員の船舶所有者に対する損害賠償請求についてはデンマーク法が適用され、ジョーンズ法は適用されないと判断し、上記控訴裁判所の判決を取り消し、事件を連邦地方裁判所に差し戻した。

Lauritzen 事件はジョーンズ法の適用が問題となった事案であるが、上記の基準（以下「Lauritzen 基準」という）はジョーンズ法の適用に限定されたものではなく、広く海事法における準拠法確定基準として提示された。このことは、1959年の Romero 事件判決⁽¹¹⁾および1970年の Hellenic Lines 事件判決⁽¹²⁾においても確認され、さらにこの2つの判決において連邦最高裁判所は、Lauritzen 事件判決が示した7つの連結素は絶対的なものではなく、事案に応じた修正がなされるべきことを明らかにした。これら一連の連邦最高裁判所判決により、海事法における準拠法の確定は、Lauritzen 事件判決が示した連結素を参考として、当該事案において最も重要な関係を有する国がいずれの国であるかによって決するとの基準（最重要関係地テスト）が確立した。

2 Bremen 事件判決による当事者自治の積極的承認

アメリカの裁判所は、連邦裁判所、州裁判所を問わず、伝統的に当事者による裁判管轄の合意に対して否定的な立場をとっており、専属裁判管轄合意は「公序（public policy）に反する」または「本来の管轄裁判所の管轄権を排除する」ものとして無効とされることが多かった。海事裁判所も例外ではなく、船荷証券や傭船契約、海上保険契約における裁判管轄合意を無効とする裁判例は少なくなかった⁽¹⁴⁾。このように当事者の合意を重視しない傾向は、本章第1節でみたように準拠法の合意についても同様にみられ、当事者による準拠法合意は尊重されるとしながらも、公序に反するものとして無効とされることも少なくなかった⁽¹⁵⁾。しかし、1972年の Bremen 事件で連邦最高裁判所は、当事者の自由意思の下でなされた裁判管轄合意は特段の事情がない

限り尊重されるべきであると判示し、管轄合意の尊重へとその立場を大きく転換させた。

[判例2] Bremen v. Zapata 事件判決⁽¹⁶⁾（連邦最高裁判所）

アメリカの掘削業者がドイツの曳航業者に対し、ルイジアナからイタリヤまで掘削リグの曳航を依頼した。曳航開始後間もなく、メキシコ湾の公海上で荒天に遭遇し、掘削リグの脚が破損し、海中に没したため、掘削業者は曳航業者に対し、損傷したリグを最寄りの避難港であるタンパまで曳航するよう指示した。曳船がタンパまでの曳航を終えると、掘削業者はタンパの連邦地方裁判所において曳航業者に対する対人訴訟および曳船に対する対物訴訟を提起した。曳航業者は曳航契約中のイギリスの裁判所の管轄合意を主張して却下を求めるとともに、イギリスの裁判所で曳航契約違反を理由とする損害賠償を求める訴えを提起したが、裁判所が管轄の有無についての判断を示さない間にアメリカにおける船主責任制限手続の申立期限である6か月が経過しようとしていたため、6か月を経過する直前になって曳航業者はさらにアメリカで責任制限手続の申立てを行った。

その後連邦地方裁判所は、曳航業者による訴え却下の申立てを棄却し、またイギリスの裁判所の判断が出るまで責任制限手続の停止を求める曳航業者の申立てを棄却した。これに対して曳航業者が控訴したが、第5巡回区控訴裁判所は、事故発生地であるアメリカとの近接性、潜在的証人の居住地や出港準備がなされた地がアメリカであること、他方で曳船乗組員の証人尋問は証言録取（deposition）によっても可能であることや、イングランドは管轄合意があるという以上に本件紛争とのつながりが無いことを理由に、連邦地方裁判所の判断を支持した。

これに対し、連邦最高裁判所は、自由な交渉の末になされた国際的な合意は、詐欺や不当な圧力、一方的な力関係の下でなされたものでない

限り、最大限の効果が与えられるべきであると判示⁽¹⁷⁾し、原判決を取り消した。連邦地方裁判所はその理由として、ビジネスマンは通常自国での紛争解決を望むが、それが受け入れられなかった場合に、当該案件について専門的知見を有する中立の第三国での裁判を望むものであり、このような管轄合意は経験豊かで洗練されたビジネスマン同士の対等な交渉の末になされることから、これに反するやむを得ない理由がない限り尊重され、承認されるべきであると述べ⁽¹⁸⁾る。また、本件のように多数の国を通過することが予定された航海において、メキシコ湾で事故が発生し、緊急避難としてタンパへ曳航されたことは偶然にすぎないとした上で、たまたま事故が発生した国において訴訟提起が可能であるとした場合に生じうる不確実性を解消するためには、両当事者にとって許容できる裁判管轄地について予め合意することは、国際的な取引や契約締結において不可欠の要素であると指摘する⁽¹⁹⁾。

Bremen 事件判決は管轄合意の有効性に関するものであったが、連邦最高裁判所による当事者自治の積極的承認への転換は、当事者による準拠法合意の有効性についても大きな影響を与えることとなった。同判決では、管轄合意を尊重すべき理由の一つとして、前年(1971年)に発表された抵触法第2リストイメントが引用されており、連邦最高裁判所は第2リストイメント⁽²⁰⁾187条に象徴される当事者自治を積極的に承認したものとみることができる。連邦最高裁判所は Bremen 事件判決の2年後の Scherk 事件判決⁽²¹⁾において、準拠法選択条項を含む仲裁条項の有効性を承認しており、準拠法の合意と裁判管轄(または仲裁)の合意とを特に区別せず、いずれについても当事者の意思を尊重する立場を明らかにしている。

第2章 抵触法革命後のマリタイムリーエンの準拠法

第1章ではアメリカ抵触法理論の変遷および海事裁判所に及ぼした影響に

ついて確認したが、本章では、マリタイムリーエンの成立に関する準拠法について検討する。前記のとおり、抵触法第1リステイメントに代表される伝統的理論では単一の連結素から準拠法を導き出すという法選択ルールが採用されていた。そのため、必要品供給債権にかかるマリタイムリーエンの準拠法については、対象船舶がアメリカ船籍である場合⁽²²⁾または必要品の供給地がアメリカ国内であった場合⁽²³⁾にはアメリカ法が適用され、船籍国も供給地も外国である場合、すなわち、外国船が外国の港で必要品の供給を受け、その後アメリカで対物訴訟が提起された場合には、供給地の法を適用した裁判例⁽²⁴⁾と船籍国法を適用した裁判例に分かれていた。これらの裁判例にみるように、伝統的理論が支配的であった時代には、マリタイムリーエンの準拠法の判断においてはもっぱら供給地または船籍国のみが考慮されていたといえる。なお、マリタイムリーエンの成立に関して連邦最高裁判所は⁽²⁶⁾まだ統一的な確定基準を示していない。

第1節 FMLA の改正による準拠法に関する紛争の増加

1910年のFMLAの下では、必要品の供給地において船舶の管理を委託された者は、船舶所有者を代理して必要品の調達を行う権限を授与されたものと推定され（§972）、傭船者はここにいう「船舶の管理を委託された者」に該当するものと解されていた⁽²⁷⁾。しかし同時に、必要品の供給者が、傭船契約の条件等によって注文者に船舶を拘束する権限がないことを知っていたか、または合理的な注意を尽くせば知りえたときには、上記代理権の推定は生じない旨が規定されていた（§973）。この規定により、必要品供給者には、船舶所有者・注文者間の傭船契約の有無およびその内容について調査義務があるものとされ、その結果、船舶所有者は「傭船者は本船に対するリーエンを発生させてはならない」とするリーエン禁止条項を傭船契約に設けることにより、事実上、傭船者が調達した必要品（燃料油等）に関してマリタイムリーエンの発生を防止することが可能であった⁽²⁸⁾。船舶所有者に代わり定期傭船

者が船舶の運航主体となることが一般的になり、必要品の主たる注文者が船舶所有者から定期傭船者へと移行していく中で、このようなリーエン禁止条項の有効性が広く認められていたため、当時のアメリカ法の下では必需品供給に関してマリタイムリーエンが成立する余地は限定的であった。

このような状況に対する批判を受け、連邦議会は1971年、必需品供給者(materialman)保護の目的でFMLAを改正し、注文者の代理権限の有無に関する調査義務の規定を削除した。これにより、注文者である傭船者に代理権限がない(傭船契約において傭船者によるリーエンの発生が禁止されている)ことを必需品供給者が現実知っていた場合でない限り、傭船者は船舶所有者を代理する権限を有するものと推定されることとなった⁽²⁹⁾。そのため、傭船者が必需品の調達を行った場合に船舶に対するマリタイムリーエンの成立を主張する余地は拡大し、それに伴い、マリタイムリーエンの準拠法が問題となる事例も多くなった。

第2節 Lauritzen 基準(最重要関係地テスト)の定着

折しも、連邦最高裁判所が海事法における準拠法確定基準としてLauritzen基準(最重要関係地テスト)を確立した時期であったこともあり、1970年代から1980年中頃にかけては、以下の判例3から5のとおり、マリタイムリーエンの成立についてはLauritzen事件判決に従って最重要関係地の法によって判断するとした判決が複数の巡回区控訴裁判所で相次いだ。

[判例3] Rainbow Line, Inc. v. Tequila 事件判決⁽³⁰⁾(第2巡回区控訴裁判所)

イギリス船籍の船舶についてニューヨーク・プロデュース・フォームによる6か月の定期傭船契約が締結され、その後傭船期間はさらに6か月延長されたが、船主が傭船期間中に不当に船舶の引揚げ(withdrawal)を行った。船主・傭船者間の仲裁の結果、船主に対して

17,849.12ドルの支払いを命じる仲裁判断がなされた。船主による不当引揚げから約4か月後、本船は船主の兄弟会社（親会社を共通にするグループ会社）に売却されたが、その際本船を担保に180,000ドルの貸付がなされ、本船に第一順位の優先的船舶抵当権（preferred ship mortgage）が設定されたが、2か月も経過しないうちに返済金の不払いが生じた。

本船はその後別の債権者によりアレストされ、162,000ドルで競売された。この競落代金に対して様々なリーエンホルダーが配当参加したが、配当金額を巡って定期傭船者の前記損害賠償請求権についてマリタイムリーエンが成立するか否かが問題となった。仮にマリタイムリーエンが成立すれば、優先的船舶抵当権の設定前に発生したマリタイムリーエンであるため、優先的マリタイムリーエン（Preferred Maritime Lien）として優先的船舶抵当権に優先することになる一方、マリタイムリーエンが成立しないとすれば、上記優先的船舶抵当権が優先し、定期傭船者は全く配当を受けられないという状況であった。アメリカ法ではこのような傭船契約の不履行に基づく損害賠償請求権に対してもマリタイムリーエンが認められるのに対し、本船の船籍国であるイギリス法ではマリタイムリーエンが認められていないため、マリタイムリーエンの成否をどの国の法によって判断すべきか、準拠法の問題が生じた。

船主は船籍国法であるイギリス法の適用を主張したのに対し、傭船者は傭船契約の準拠法であるアメリカ法の適用を主張したが、第2巡回区控訴裁判所は、マリタイムリーエンは当事者の合意とは無関係に、かつ独立して発生するものであり、契約当事者の意思によって第三者の権利が左右されるべきでないとし、傭船契約の準拠法によるべきとの傭船者の主張を排斥した⁽³¹⁾。他方で、だからといって直ちに船籍国法によって決せられるものでもないとし、Lauritzen 事件判決および Romero 事件判決を引用の上、最重要関係地テストによる検討を行った。裁判所は、イギリスとの接点は傭船契約の不履行が生じた時点においてイギリス船籍

であったことのみであること、実質的な船舶所有者（本船の登録船主の親会社）がアメリカ法人であることを重視し、アメリカ法を適用した。

[判例4] Gulf Trading v. Hoegh Shield 事件判決⁽³³⁾（第5巡回区控訴裁判所）

ノルウェー法人の所有するノルウェー船籍の船舶が定期傭船に出され、定期傭船者と契約を締結したアメリカの供給業者により、パナマ運河地区（アメリカ合衆国の裁判管轄下）において本船へ燃料油が供給されたが、定期傭船者は代金を支払わずに倒産した。そこで、本船がテキサスに入港した際、燃料油供給業者により本船への対物訴訟が提起された（実際にはアレスト令状が執行される前に、船主と燃料油供給業者とで担保提供に関する合意が成立したため、アレストはなされずに担保金を対象として対物訴訟が提起された）。燃料油供給契約の締結地および交渉地はイギリスであったが、準拠法に関する合意はなかった。

第5巡回区控訴裁判所はまず、海事法における準拠法の決定は、事案による修正の余地はあるものの、基本的にはLauritzen事件判決が示した最重要関係地テストが妥当するとした。次に、マリタイムリーエンは当事者の合意ではなく、法の作用によって発生するものであるから、燃料油供給契約の準拠法とマリタイムリーエンの成否とを区別しなければならず⁽³⁴⁾と指摘し、抵触法第2リステイメントの法選択原則（6条）を引用した⁽³⁵⁾。その上で、①FMLAの意図は、アメリカの供給業者がアメリカ国内で外国船舶に必要な品を供給した場合にマリタイムリーエンの保護を与えることにあること、②そのような場合にアメリカの供給業者にマリタイムリーエンの保護が与えられることは正当な期待であること（アメリカ法以外の準拠法を指定することはありうるが、本件ではそのような当事者の意図は示されていない）、③契約がイギリスで締結されたとしても、アメリカ国内で非イギリス船（本件ではノルウェー船

船）に燃料を供給したアメリカの供給業者を保護することについて、イギリスがアメリカと同等の利益を有するとはいえないことを理由に、アメリカ法（FMLA）の適用を認め⁽³⁶⁾た。

[判例5] Gulf Trading v. Tento 事件判決⁽³⁷⁾（第9巡回区控訴裁判所）

ノルウェー法人の所有するノルウェー船籍の船舶が定期傭船、さらに再傭船に出された（傭船者、再傭船者ともにニューヨークで営業している）。アメリカからスエズ運河へ向かう航海途中に、アメリカ法人のGulf Trading（原告）によりイタリアで燃料油の供給がなされた。また、アメリカ法人のPermalにより本船がスエズ運河を通航した際の通航料の立替がなされたが、いずれも再傭船者による支払いがなされなかったため、カリフォルニアのドックに上架中に本船がアレストされ、対物訴訟が提起された（本船はその後担保金の提供により解放された）。

船主は、予見可能性の点などから、必要品の供給地（イタリア、エジプト）の法のみによって判断されるべきであると主張したが、連邦地方裁判所、第9巡回区控訴裁判所ともに、アメリカ法（FMLA）を適用し、マリタイムリーエンの成立を認め⁽³⁸⁾た。判決において第9巡回区控訴裁判所は、Lauritzen 事件判決、Hellenic Lines 事件判決、Romero 事件判決を引用するとともに、第2巡回区控訴裁判所の Tequila 事件判決（判例3）を引用し、単一の連結素によって準拠法を確定するという単一連結素アプローチ（single point approach）の主張を排斥した。

以上の裁判例により、マリタイムリーエンの成否を船籍国や供給地といった単一の連結素のみによって判断するという、かつて一般的であった準拠法確定基準に代わって、最重要関係地テストによって準拠法を確定するという判断基準が定着した。いずれの事案においても、契約の準拠法を当事者間で予め合意するというのがまだあまり一般的ではなかったためか、準拠法につ

いて特段の合意はなく、また、契約締結地は準拠法の確定における一つの要素としては考えられていたものの、あまり重視されてはいなかった。上記裁判例ではむしろ、供給業者や船舶所有者または実質的所有者の国籍といった、属人的要素が重視されていたといえる。ただし、判例4では、アメリカの供給業者がアメリカ国内で必要品を供給した場合であっても、契約当事者が合意によりアメリカ法以外の準拠法を指定した場合は、アメリカ法の適用を排除する意図であったと認めうることを示唆している⁽³⁹⁾。

第3節 必要品供給契約の準拠法によるとする裁判例

1 権利放棄 (Waiver) によるマリタイムリーエンの否定

1985年ころから2000年ころにかけては、マリタイムリーエンの成立について最重要関係地テストによらずに、必要品供給契約の準拠法によって判断する裁判例がほとんどであった。巡回区控訴裁判所の裁判例でいえば、1987年の Mexico I 事件判決⁽⁴⁰⁾ (第5巡回区控訴裁判所)、1992年の Camila 事件判決⁽⁴¹⁾ (第11巡回区控訴裁判所) のほか、以下に紹介する Sembawang Shipyard 事件判決 (第5巡回区控訴裁判所) が、いずれもマリタイムリーエンの成立に関して必要品供給契約の準拠法を適用している。

[判例6] Sembawang Shipyard 事件判決⁽⁴²⁾ (第5巡回区控訴裁判所)

シンガポール法人である修繕業者が、シンガポールのドックでリベリア法人の所有するリベリア船籍の船舶の修繕を行ったが、船舶所有者は修繕代金の分割払いを怠った。そこで、修繕業者は本船がルイジアナに寄港した際、マリタイムリーエンを主張して同船をアレストした (その後船舶所有者の担保提供により本船は解放された)。上記修繕契約では、シンガポール法を準拠法とする旨の準拠法合意、および本契約から生ずるすべての紛争の解決はシンガポールにおける仲裁によるとする仲裁合意がなされていた。

第5巡回区控訴裁判所は、自由な交渉の末になされた国際的な合意は特段の事情がない限り最大限の効果が与えられるべきであるとする Bremen 事件判決を引用の上、本件修繕契約では、対人訴訟と対物訴訟を区別することなく、すべての紛争はシンガポール法によって規律されることが定められていることから、船舶所有者への対人責任の追及のみならず、本船に対する対物責任の追及についてもシンガポール法が適用されるとして、マリタイムリーエンの成立を否定した⁽⁴³⁾。また裁判所は、Bremen 事件判決は管轄合意に関するものであり、準拠法指定条項が問題となる本件には適用がないとする修繕業者の主張に対し、準拠法指定の合意と管轄合意の違いは問題とならないと判示した⁽⁴⁴⁾。さらに裁判所は、本判決における準拠法の判断はマリタイムリーエンの発生（creation of a maritime lien）に適用されるものであって、「特定の海事請求のための補足規則」（Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims）Bによるアタッチメントの権利をも奪うものではないとも述べている。⁽⁴⁵⁾

この判決は以下の3つの点において非常に重要である。1つ目は、Bremen 事件判決の判示は管轄合意だけでなく準拠法の合意についても等しく妥当すると判断したことである。前節で検討したとおり、海事法における準拠法の確定は、Lauritzen 事件判決が示した最重要関係地テストによる検討が基本とされたが、本判決は、当事者の合意による準拠法指定があるときは、これが重視されるべきことをおそらくはじめて示した裁判例である。2つ目は、マリタイムリーエンの発生（creation of a maritime lien）についても当事者による合意の余地を認めたことである。対人訴訟と対物訴訟が別個独立の手続であることは、マリタイムリーエン概念が形成された当初（19世紀半ば）からもちろん認識されていたが、マリタイムリーエンの発生について⁽⁴⁶⁾の準拠法を当事者が合意するという発想自体がそれまではなかったのではな

いかと思われる。3つ目は、本判決が対人責任と対物責任とを区別する明確な文言がない限りは、必要品供給契約の準拠法がマリタイムリーエンの成立(対物責任の有無)をも規律するとの考え方を示した点である。この3つ目の判示は、その後の下級審裁判例でも広く支持されることとなったが、それに対抗すべく自らの標準約款を改訂する必要品供給業者が現れ、それがさらに新たな判例の展開を生むこととなった(第3章において後述)ことから、一つの大きな転換点となった裁判例といえるであろう。

連邦地方裁判所の裁判例においても、この時期においては、Leah 事件判決⁽⁴⁷⁾、Ocean Confidence 事件判決⁽⁴⁸⁾、Norman Spirit 事件判決⁽⁴⁹⁾、Tyson Lykes 事件判決⁽⁵⁰⁾、Dexterity 事件判決⁽⁵¹⁾、Marylou II 事件判決⁽⁵²⁾、Lia 事件判決⁽⁵³⁾、Nor Atlantic 事件判決⁽⁵⁴⁾、Madreus Shipping 事件判決⁽⁵⁵⁾など、必要品供給契約の準拠法を適用した判例が圧倒的多数であった。

上記裁判例で注目すべきは、これら一連の裁判例はすべてアメリカ法ではない外国法が契約準拠法であることを理由にマリタイムリーエンの成立を否定したものであり、逆に契約準拠法がアメリカ法であることを根拠としてマリタイムリーエンを認めた裁判例は一つもないということである。マリタイムリーエンは当事者の合意によって創設することはできないが、自らの意思により権利放棄(waiver)することは一向に差し支えない。アメリカ以外の国では必要品供給債権にマリタイムリーエンを認めない法制が圧倒的多数であるが、そのような外国法の下で必要品供給契約を締結した供給業者が、自らの代金債権がアメリカ法上のマリタイムリーエンの保護を受けるとの期待を有していたとは認めがたい。そのため、少なくとも必要品供給債権にマリタイムリーエンを認めない国の法が契約の準拠法と解されるか、または合意された場合には、当該債権者はマリタイムリーエンに対して正当な期待を有しないものとみなされ、いわば権利放棄があったものとしてマリタイムリーエンが否定されたと考えられる。Ocean Confidence 事件および Norman Spirit 事件判決は、いずれも燃料油供給業者である North End Oil Ltd.(NEO)

が備船者との間で燃料油供給契約を締結したという事案であるが、Ocean Confidence 事件判決は、「契約準拠法をイギリス法とすることに合意したことによって NEO は実質的にアメリカの手続法を利用する権利を放棄した」(By agreeing to submit to English law, NEO has, in effect, given up any right it had to utilize U.S. procedural law) と述べ⁽⁵⁶⁾、また Norman Spirit 事件判決は、燃料油供給契約の準拠法がイギリスと合意されたことは、NEO の当初の期待を示すものと評価できると述べている⁽⁵⁷⁾。さらに、Marylou II 事件も備船者との間で締結された燃料油供給契約においてイギリス法を準拠法とする合意がなされていた事案であるが、裁判所は「当事者の意図を実現するため」(so as to give effect to the parties' intent) と述べ⁽⁵⁸⁾、対物訴訟を却下した。他の裁判例は、必ずしも外国法を準拠法に選択したことにより供給業者はマリタイムリーエンの成立について正当な期待を有していない(いわば権利放棄をした)と明言しているわけではないが、契約準拠法が外国法であることを確認した後、最重要関係地テストを経ることなく、直ちに当該外国法の下ではマリタイムリーエンは認められない旨判示していることから、同様の考え方に基づく判断と考えることができるであろう。

これに対して、契約準拠法がアメリカ法であった場合に、リーエンの成立について直ちにアメリカ法を適用するのか、それともアメリカ法が準拠法であることを一つの要素としつつ、最重要関係地テストによる検討を行うのかについては、これを明示した裁判例は見当たらない。その理由としては、そもそもそのような場合には、船舶所有者がアメリカ法に基づくマリタイムリーエンの成立を積極的に争わないということが考えられる。

2 定期備船者が契約当事者である場合の判断基準

この時期におけるマリタイムリーエンの準拠法の判断基準について、船舶所有者が必要品供給契約の当事者となっている場合は契約の準拠法により、船舶所有者が契約当事者となっていない場合（備船者等が契約当事者である場合）は最重要関係地テストにより決定されているとの分析もある⁽⁵⁹⁾。し

かし、傭船者が契約当事者でありながらも、契約の準拠法によるとされた裁判例は少なくない。前記裁判例のうち、巡回区控訴裁判所の裁判例では Mexico I 事件判決がそうであるし、連邦地方裁判所の裁判例では、Ocean Confidence 事件判決、Norman Spirit 事件判決、Tyson Lykes 事件判決、Dexterity 事件判決、Marylou II 事件判決、Madredues Shipping 事件判決は、いずれも傭船者が契約当事者の事案であった。前記のとおりこの時期の裁判例は、必需品供給契約の準拠法が外国法であることを理由に、必需品供給者による権利放棄を根拠としてマリタイムリーエンを否定していたのであるから、そこではマリタイムリーエンを「主張される」船舶所有者ではなく、マリタイムリーエンを「主張する」必需品供給者が当該契約の当事者であったか否かのみが問題であり、他方当事者が船舶所有者自身であったか否かは問題ではなかったのである。実際に、Tyson Lykes 事件判決および Madredues Shipping 事件判決は、船舶所有者が契約当事者でなくても、マリタイムリーエンを阻止するために準拠法指定条項に依拠 (invoke) することはできると明確に述べている。⁽⁶⁰⁾

また、前記のとおり1971年のFMLAの改正によって、傭船者は船舶のために必需品を調達する権限を有すると推定されることとなり、傭船者は船舶を拘束 (bind) する推定的な権限を有するとされた。準拠法確定の議論においてアメリカの実体法上の代理権限を根拠とすることには違和感があるが、アメリカでは船舶所有者が傭船者の締結した契約に拘束されるのは当然であると考えられている。実際に2000年頃までの裁判例はアメリカ法以外の外国法が準拠法に指定されている事案がほとんどであったのに対し、2000年以降は契約においてマリタイムリーエンの準拠法をアメリカ法と指定している事案が多くなったが、そのような準拠法選択が傭船者との間でなされていたとしても、傭船者は船舶所有者を拘束する推定的代理権を有することを理由に、船舶所有者はその準拠法選択に拘束されると判示されている(次章において詳述する)。したがって、船舶所有者が契約当事者であるか否かによ

ってマリタイムリーエンの準拠法の判断基準が区別されるとの分析は、必ずしも当たらないと思われる。

第3章 合意によるリーエン準拠法の選択と当事者自治

前掲 Lauritzen 事件判決により、マリタイムリーエンの準拠法について最重要関係地テストによって判断するとの裁判例が確立しつつあったが、他方で1972年の前掲 Bremen 事件判決が当事者自治を積極的に承認したこと、またこの流れを受けて自らの代金債権についてアメリカ法上のマリタイムリーエンの保護を受けられるように標準取引約款を改訂する必要供給業者が現れたことなどから、2000年以降、マリタイムリーエンの準拠法に関して新たな展開が生じることとなった。

第1節 当事者の準拠法選択によるアメリカ法の適用範囲の拡大

1 Queen of Lemman 事件判決による契約準拠法とリーエン準拠法の峻別大きな転機となったのが、2002年の Queen of Lemman 事件判決であった。前掲 Sembawang Shipyard 事件判決（判例6）では、契約において対人責任と対物責任とを区別する明確な文言があれば、それぞれの準拠法を区別して判断する余地が示されていたが、実際にそのような区別を明示した標準取引約款が現れたのである。

[判例7] Queen of Lemman 事件判決⁽⁶¹⁾（第5巡回区控訴裁判所）

イギリスの P&I クラブ（船主責任相互保険組合）が P&I 保険料の不払いを理由に加入船舶2隻（Queen of Lemman 号、Abra 号）をそれぞれアレストした。P&I 保険の保険約款では、保険契約の準拠法はイギリス法とする旨が定められていたが、P&I クラブは未払保険料について組合員の船舶に対してリーエンを有する旨の規定（40条）のほか、「本ルールは、クラブの有する未払保険料のために、クラブがいかなる裁判

管轄においても、船舶に対するリーエンを実行し、または財産の差押、仮差押もしくはアレストにより担保を取得するための措置をとり、または手続を開始する権利を妨げるものではない⁽⁶²⁾」との条項があった(47条C)。さらに、同約款の48条は、「本ルールおよび加入特別条項は、クラブと組合員との保険契約を構成し、47条Cの下でクラブがいかなる裁判管轄地においても現地法に準拠してリーエンを実行する権利を有することを条件として、イギリス法に従って解釈される⁽⁶³⁾」と定めていた。

Queen of Leman号に対する対物訴訟では、貨物所有者・貨物保険者が、P&Iクラブの有する未払保険料の請求権にはイギリス法の下ではマリタイムリーエンは認められないとして、未払保険料のリーエンを棄却する略式判決を求めたところ、東部ルイジアナ連邦地方裁判所は略式判決による棄却を認めたため、P&Iクラブは第5巡回区控訴裁判所への控訴を提起した。またAbra号に対する対物訴訟では、同船が同P&Iクラブから脱退した後に買い受けた現所有者が、P&Iクラブにはマリタイムリーエンは認められないと主張したが、中部ルイジアナ連邦地方裁判所は本船のアレストを認めた。そこで、Abra号の現所有者が第5巡回区控訴裁判所へ控訴するとともに、Queen of Leman号の事件と法的争点が共通であることを理由に、両事件を併合してマリタイムリーエンの成立に関する準拠法について統一的な判断を示すよう求めた。

第5巡回区控訴裁判所のBenavides判事は、保険契約の準拠法であるイギリス法がマリタイムリーエンの成立についても適用されるとすれば、船舶に対するリーエンを定めた保険約款40条が無意味なものとなる(イギリス法の下では未払保険料についてマリタイムリーエンが認められないことは争いが無い)ことから、当該保険約款の解釈としては、マリタイムリーエンの成立については、現地法であるアメリカ法が適用されるとの判断を示した⁽⁶⁴⁾。その上で同判事は、同巡回区の判決であるSembawang Shipyard事件判決では、問題となる契約はすべての紛

争（any dispute）についてシンガポール法を準拠法とすることが定められ、対物訴訟と対人訴訟の区別も明記されていなかったのに対し、本件保険約款ではそのような区別がなされていると指摘した⁽⁶⁵⁾。また、前掲 Lia 事件判決にも言及し、同事件ではイギリス法を準拠法とする旨の準拠法合意に、外国の裁判管轄地においてリーエンを主張することを認める旨の例外は付されていないことを指摘し、本事件とは事案を異にする⁽⁶⁶⁾とした。

Queen of Leman 号事件の貨物所有者らからは、船舶が寄港した地の法によってマリタイムリーエンの成立が判断されるとすれば、不確実性をもたらすとの主張がなされたが、これに対しては、当該船舶がその裁判管轄内に所在しているということが重要な連結素であり、船舶の寄港地の法を適用することは不合理ではないと判示した⁽⁶⁷⁾。また、Abra 号事件における本船の現所有者は、同じ第 5 巡回区控訴裁判所の Hough Shield 事件判決を引用し、マリタイムリーエンは法定のものであって合意によって発生するものではないから、保険契約の当事者でない現所有者は P&I 保険の約款に拘束されないと主張したが、Hough Shield 事件ではマリタイムリーエンの成立に関する準拠法指定がなされていないため、本件でマリタイムリーエンの成立について現地法を適用するとの保険約款上の合意を認めたとしても、Hough Shield 事件判決と矛盾するものではない⁽⁶⁸⁾とした。

2 Harmony Container 事件判決によるリーエン準拠法の選択の承認

前掲 Queen of Leman 事件判決の保険約款は、「現地法に準拠してリーエンを実行する権利を有する」と定めるにとどまるものであったが、その後、さらに直截に「マリタイムリーエンの成立についてはアメリカ法が適用される」と定める標準取引約款が現れるようになった。2008年の Harmony Container 事件判決で第 9 巡回区控訴裁判所は、このようなマリタイムリー

エンの準拠法指定条項の効力を認め、アメリカ法上のマリタイムリーエンの成立を認めた。

[判例8] Harmony Container 事件判決⁽⁶⁹⁾ (第9巡回区控訴裁判所)

マレーシア法人の所有するマレーシア船籍の貨物船 Harmony Container 号は、2000年6月、台湾法人の定期傭船者に対して傭船期間を10年とする定期傭船に出された。定期傭船者は本船に補給する燃料油をシンガポール法人である Trans-Tec Asia (以下「Trans-Tec」) から購入し、同燃料油は2003年2月に韓国で本船に給油されたが、同年5月に定期傭船者が倒産したため、Trans-Tec は上記燃料油代金の支払いを受けることができなかった。そこで、Trans-Tec が本船に対してカリフォルニアのロングビーチに入港したらアレストする旨警告したところ、本船の保険者がアレストを回避するための担保金を提供したため、Trans-Tec は本船(の代替物である担保金)に対して対物訴訟を提起した。

本訴訟において Trans-Tec は、本船に対するマリタイムリーエンの成立については、アメリカ法が適用されると主張したが、その主たる根拠は、同社の標準取引約款 (General Terms and Condition) であつた。⁽⁷⁰⁾そこには、「売主は本船が所在するいかなる国においてもリーエンまたはアタッチメントを主張する権利を有する。各取引は、いかなる抵触法ルールをも参照することなく、アメリカ合衆国法およびフロリダ州法に準拠する。アメリカ合衆国法は、売主がいかなる国において法的手続を行ったかにかかわらず、マリタイムリーエンの存否について適用される。」との準拠法指定条項があつた。⁽⁷¹⁾

第9巡回区控訴裁判所は、準拠法の問題については、①契約の成立に関する準拠法をどの国の法と解すべきか、②当該契約の準拠法の下において Trans-Tec の標準取引約款が有効に撰取されているか否か、③(仮

に有効に摂取されているとした場合）上記準拠法指定の効果として本件における FMLA の適用を認めるべきか否か、という3つの問題に分けて考えるべきであるとした上で、①契約の成立に関する準拠法についてはマレーシア法であるとし、②マレーシア法の下で Trans-Tec の標準取引約款は有効に摂取されているとの判断を示した。そして、③の問題についてはさらに、(a) マリタイムリーエンの成立について当事者の合意による準拠法指定を承認すべきか否かという問題と、(b) (当事者の準拠法指定によりアメリカ法が適用されるとした場合に) FMLA はアメリカとの関連性に乏しい取引についてまで適用されるか、すなわち、FMLA の適用範囲の問題とに分けて検討を行った。

裁判所は、(a) の問題について、前掲 Bremen 事件判決および第 2 リステイトメント187条2項のコメント e を引用して、当事者の自由な交渉の末になされた準拠法の合意は尊重されるべきであるとした上で、第 5 巡回区控訴裁判所の前掲 Queen of Leman 事件判決を引用し、様々な国の連結素有する取引におけるマリタイムリーエンの成立について、外国当事者がアメリカ法によって判断されるべきことを明確に合意し、さらに当該船舶がアメリカ国内に寄港してきたという事実関係の下において、アメリカ法の準拠法指定を承認することは合理的であるとした⁽⁷²⁾。また、(b) の問題については、FMLA は必要品の供給者または船舶の国籍に対する制限も、必需品供給地に対する地理的制限も一切課していないとし、本件における FMLA の適用を認めた。裁判所はさらに、本件への FMLA の適用は同法の域外適用 (extraterritorial application) になるとの船舶所有者の主張に対して、本件では当事者によるアメリカ法の準拠法指定がなされていることに加え、本船が過去に何度もロングビーチやその他のアメリカ国内の港に寄港してきたことを指摘し、本件では FMLA の域外適用の問題は生じないと判示した⁽⁷⁴⁾。船舶所有者はこの判決に対して裁量上訴の申立てを行い、船籍国であるマレー

シア政府からは、アメリカと実質的な関連性を有しない本件においてアメリカ法の域外適用を認めることは、マレーシアの海上貿易に深刻な影響を及ぼすとの懸念を示したアミカス・ブリーフが提出されたが、連邦最高裁判所は裁量上訴を認めなかったため、本判決は確定した。⁽⁷⁵⁾⁽⁷⁶⁾

第2節 Harmony Container 事件判決後の展開

1 第4巡回区および第5巡回区の追隨

第9巡回区控訴裁判所の Harmony Container 事件判決は、その翌年の2009年、第4巡回区控訴裁判所の Pacific Chukotka 事件判決においても支持された。

[判例9] Pacific Chukotka 事件判決⁽⁷⁷⁾ (第4巡回区控訴裁判所)

本件の事実関係は Harmony Container 事件と極めて類似しており、パナマ法人である燃料油供給業者が、ノルウェー法人の所有する船舶 Pacific Chukotka 号の再傭船者(ケイマン諸島法人)の注文により、ウクライナで燃料油を供給したが、再傭船者は倒産し、燃料油代金が不払いとなったという事案であった。この事件の燃料油供給業者の確認書(Bunker Confirmation)には、「本契約はいかなる点においてもアメリカ合衆国法に準拠し、当事者はアメリカ連邦地方裁判所の裁判管轄に同意する」との準拠法指定条項が定められていた。

第4巡回区控訴裁判所は、前掲 Queen of Lemn 事件判決および前掲 Harmony Container 事件判決を引用し、これらの意見は特段の事情がない限り当事者による準拠法選択条項は尊重されるべきであるとする前掲 Bremen 事件判決とも一致するとして、上記準拠法選択条項によりアメリカ法の適用を認めた。また、燃料油供給業者はアメリカ法を準拠法として選択することにより、直接に行い得ないこと、すなわち、マリタイムリーエンを合意によって創設することを間接的に行おうとして

いるとの批判に対しては、そのような準拠法選択条項は合意によってマリタイムリーエンを創設しているのではなく、その選択された法の下でマリタイムリーエンが成立するか否かは別問題であるとした。⁽⁷⁸⁾

Pacific Chukotka 事件判決はその後2015年の Hebei Shijianzhaung 事件⁽⁷⁹⁾判決でも支持され、マリタイムリーエンの成立について当事者による準拠法の指定があったときは、それを無効とすべき特段の事情がない限り当該準拠法指定は承認されるとの解釈は第4巡回区においては確立したといえる。なお、この Hebei Shijianzhaung 事件では、「売主がいかなる国で法的手続を行ったかにかかわらず、マリタイムリーエンの存否についてはアメリカ合衆国の一般海事法（General Maritime Law）が適用される」との準拠法指定がなされていた。⁽⁸⁰⁾「一般海事法」という表現は、一般的には海事裁判所の判例により形成されてきた判例法であり、FMLA や船舶抵当権法（Ship Mortgage Act）、ジョーンズ法などの制定法と区別されているが、第4巡回区控訴裁判所は、ここにいう「一般海事法」には FMLA のような連邦議会による海事制定法も含まれるとの解釈を示した。⁽⁸¹⁾

必要品供給契約における準拠法指定条項を根拠にマリタイムリーエンの成立についてアメリカ法の適用を認める流れは、その後第5巡回区控訴裁判所にまで拡大した。第5巡回区控訴裁判所は、もとより前掲 Queen of Leman 事件判決で契約の準拠法とマリタイムリーエンの成立の準拠法を峻別する判断を行っていたので当然ともいえるが、2016年の Bulk Juliana 事件判決において、マリタイムリーエンの成立に関する準拠法指定条項を承認した。

[判例10] Bulk Juliana 事件判決⁽⁸²⁾（第5巡回区控訴裁判所）

シンガポール法人の燃料油供給業者が、パナマ船籍の貨物船 Bulk Juliana 号に対してシンガポールで給油を行った。燃料油供給契約は定期傭船者との間で締結され、供給業者の標準取引約款（General Terms

and Condition) では、マリタイムリーエンの存否はアメリカ合衆国の一般海事法 (General Maritime Law) により規律されることが明記されていた。その後定期傭船者が燃料油代金の支払いを怠ったため、燃料油供給業者は、本船がニューオーリンズのドックに入渠した際、マリタイムリーエンを主張して本船をアレストした (その後船舶所有者が担保金を積み、同船は解放された)。

第5巡回区控訴裁判所は、Harmony Container 事件と同様に、契約の成立に関する準拠法であるシンガポール法 (この点については当事者間に争いはなく、裁判所はこれを前提としている) の下で前記標準取引約款の準拠法指定条項は有効に撰取されたとした。そして、アメリカ法の下では、定期傭船者は必要品の供給に関して船舶を代理する権限を有すると推定されるため、船舶所有者が本件燃料油供給契約の当事者でなかったとしても、FMLA に基づくマリタイムリーエンは有効に成立するとした。船舶所有者が定期傭船者の締結した契約に拘束されることの実質的根拠について同判決は、「外航船舶の所有者は本来的に国際的かつ洗練されており、定期傭船者との取引において、契約上、アメリカの港における必需品供給リーエンの実行によって被りうる不公平から自らを保護することができる」と述べている⁽⁸³⁾。同判決はさらに、前記 Pacific Chukotka 事件判決と同様に、標準取引約款における「一般海事法」には制定法である FMLA も含まれるとし、またマリタイムリーエンを当事者の合意によって創設することは許されないとの船舶所有者の主張に対しては、本件におけるマリタイムリーエンは FMLA という法の適用によって発生したものであって、当事者の合意によって創設しているわけではないと判示した⁽⁸⁵⁾。

この判決に対しては、船舶所有者から裁量上訴が申し立てられたが、連邦最高裁判所はこれを受理しなかった⁽⁸⁶⁾。この裁量上訴に関しては、アメリカ合

衆国訟務長官から第5巡回区控訴裁判所の判断を支持する意見を表明したアミカス・ブリーフが提出されている。⁽⁸⁷⁾ 合衆国の意見は以下のとおりである。

まず、マリタイムリーエンは当事者の合意によって創設することはできないこととの整合性について、供給業者のマリタイムリーエンは契約によって発生したものではなく、FMLA という法の適用により生じたものであるとの見解を示した上で、船舶所有者の主張によれば、必要品供給契約の当事者はその合意の準拠法を選択することができなくなることを意味すると批判する。⁽⁸⁸⁾ また、これまでのいかなる連邦最高裁判所の判例においても、海事契約の当事者がリーエンの存否および発生要件を規律する準拠法を選択することを禁止するとのルールは示されていないとする。⁽⁸⁹⁾

さらに、第4巡回区（Pacific Chukotka 事件判決）、第5巡回区（Bulk Juliana 事件判決）、第9巡回区（Harmony Container 事件判決）の判決が第2巡回区の前掲 Tequila 事件判決と抵触するか否かについては、第2巡回区控訴裁判所が、Tequila 事件判決の「マリタイムリーエンは契約とは独立して発生し、第三者を害することはできない」との一文を根拠に、定期傭船者との供給契約における準拠法指定条項に基づいてマリタイムリーエンを主張することまでをも許容しないと判断するか否かは不明確であるとする。その上で、Tequila 事件判決は、当時まだ最新判例であった Bremen 事件判決が海事契約における管轄合意を支持したことを取り上げておらず、その後も Tequila 事件判決を根拠として、本件のような事案においてマリタイムリーエンの成立を否定した裁判例はなく、第4巡回区、第5巡回区、第9巡回区との判断の抵触はないと主張している。⁽⁹⁰⁾

2 第11巡回区の独自アプローチ（FNC の法理による対物訴訟の却下）

以上の巡回区とは異なり、独自のアプローチを採用しているのは第11巡回区である。2006年の Olympia Voyager 事件判決で第11巡回区控訴裁判所は、抵触法第2リステイメント6条の法選択原則に基づく最重要関係地テストによる準拠法確定を行っているが、この事件は必要品供給（乗組員の航

空券の手配)に関して契約書すら作成されていなかったという事案であり、当事者の合意によるマリタイムリーエンの準拠法選択についていかなる立場を採用するかは明らかにされていない。2015年の *Centrans Demeter* 事件判決では、燃料油供給契約の標準取引約款における準拠法選択条項に基づいてマリタイムリーエンの成立が主張された事案であるが、第11巡回区控訴裁判所は、フォーラム・ノン・コンビニエンスの法理(以下、「FNCの法理」という。)に基づき対物訴訟を条件付きで却下した原判決を維持した。本判決の概要は以下のとおりである。

[判例11] *Centrans Demeter* 事件判決⁽⁹²⁾(第11巡回区控訴裁判所)

デンマーク法人の燃料油供給業者は、香港法人が所有する *Centrans Demeter* 号(香港船籍)の傭船者(中国法人)との間で燃料油供給契約を締結し、香港港において同船に燃料油を供給した。傭船者による燃料油代金の一部不払いがあったため、*Centrans Demeter* 号がアラバマに入港した際、燃料油供給業者は、「本燃料油契約はデンマーク法に準拠する。ただし、準拠法合意はもっぱら売主の利益のためになされるものであり、売主は第9条に規定するとおりマリタイムリーエンまたは本船をアレストする権利を認めるいかなる法の利益をも享受することができる。」との準拠法選択条項に基づき、アメリカ法上のマリタイムリーエンの成立を主張し、同船に対する対物訴訟を提起した。

原審裁判所である南部アラバマ連邦地方裁判所は、燃料油供給契約の成立に関する準拠法につき、上記準拠法選択条項には一切言及することなく、*Lauritzen* 基準に基づく準拠法判断を行い、香港法が適用されるとの判断を示した⁽⁹³⁾。その上で、外国法の適用が求められる場合、裁判所は FNC の法理に基づく却下が適切であるか否か検討すべきであるとし、本件では私的利益(private interests)、公的利益(public interests)⁽⁹⁴⁾のいずれの要素も却下を支持し、また香港(またはデンマ

ーク）という他に利用可能でより適当な法廷地があると述べ、船舶所有者が香港管轄に同意することを条件として、本件対物訴訟を却下した。⁽⁹⁵⁾

この判決に対して原告、被告がいずれも控訴したが、第11巡回区控訴裁判所は、裁判所の意見（per curiam opinion）として、船舶所有者が香港管轄に服することおよび出訴期限（statute of limitations）の抗弁を主張しないことへの同意書を提出したことから、香港は利用可能かつ適切な法廷地であるとして、原審の却下判決を維持した。⁽⁹⁶⁾ 他方で、FMLAは本件において原告にマリタイムリーエンを付与するものではないことを理由として本対物訴訟を却下すべきとする船舶所有者の控訴については、FNCの法理により対物訴訟を却下した以上判断を示す必要がないとして、棄却された。⁽⁹⁷⁾

FNCの法理は、管轄権を有する裁判所が、他により適切かつ利用可能な法廷地があるときに、当事者の便宜や公平の見地から、その裁量によって当該訴訟を却下し、または移送することができるとする法理である。⁽⁹⁸⁾ 海事裁判所は、公海上で発生した外国船同士の衝突事故のような完全に外国人間の訴訟であっても、訴状の送達が適切になされる限り管轄権を有するが、訴訟を拒絶した方がより正義に適うという特別の事情があれば管轄権の行使を差し控えることができるとされ、古くからFNCの法理の適用が認められてきた。FNCの法理は対物訴訟においても適用されうるが、船舶は世界中を移動し、いつ、どこに入港するかが不確定であるため、アレストが可能な機会にその所在地において対物訴訟を提起する権利の重要性は広く認識されてきた。⁽¹⁰¹⁾ そのため、他の利用可能な法廷地を示すことは一般に難しく、対物訴訟についてFNCの法理が適用された例は多くない。またFNCの法理を適用する場合でも、他の法廷地での審理や出訴期限の抗弁の主張を行わないことについての被告の同意を条件とする条件付き却下（conditional dismissal）とされることが一般的である。⁽¹⁰²⁾

本判決は、燃料油供給契約の準拠法が外国法であること⁽¹⁰³⁾を理由として、マリタイムリーエンの準拠法の判断に立ち入ることなく、FNCの法理により条件付き却下を認めた。マリタイムリーエンの成立に関する準拠法選択条項の効力をそのまま認めていないことから、かかる準拠法選択に対して否定的な立場を示したとみる余地もあるが、そもそも、必需品供給契約の準拠法とマリタイムリーエンの準拠法とが区別されているのかも定かではない。本判決は、マリタイムリーエンの準拠法選択条項に依拠した対物訴訟の取扱いについて新たな枠組みの可能性を示唆したともいえるが、必需品供給契約の準拠法とマリタイムリーエンの準拠法とは明確に区別されるべきであるから、契約の準拠法が外国法であることを理由として、対物訴訟についてFNCの法理の適用を検討することには疑問がある。また、対物訴訟において他の利用可能な法廷地が認められる事案は稀であるから、FNCの法理が、マリタイムリーエンの準拠法選択の問題について広く適切な解決を導くとはいえないであろう。

3 一連の裁判例に対する学説の評価

1992年のSembawang Shipyard事件判決(判例6)以前には、必需品供給契約の準拠法とマリタイムリーエンの成立に関する準拠法を区別して、異なる準拠法を指定することは一般的でなかった。そのため、契約の準拠法が必需品供給リーエンを認めない国の法であった場合には、当事者の準拠法選択を一種の権利放棄とみて、当該国の法が適用される(すなわち、マリタイムリーエンの成立が否定される)のに対し、アメリカ法が選択された場合には、契約の当事者が船舶所有者であるときはその合意に従いアメリカ法が適用され、定期傭船者など船舶所有者以外の第三者が契約当事者であるときは、直ちに準拠法選択条項が適用されるのではなく、アメリカと合理的な関連性が認められる場合に限りアメリカ法が適用されるとの見解が有力であった⁽¹⁰⁴⁾。しかし、2002年のQueen of Leman事件判決(判例7)および2008年のHarmony Container事件判決(判例8)が、マリタイムリーエンの成立

に関する準拠法選択条項の有効性を認める判断を示したことから、マリタイムリーエンの成立についてのみアメリカ法を準拠法と定める標準取引約款が用いられるようになり、現在ではこのような準拠法選択条項の有効性が議論の中心となっている。2021年の Lila Shanghai 事件判決⁽¹⁰⁵⁾では、連邦地裁判決ながらも、「(燃料油の) 売主は、売主にマリタイムリーエンまたは本船をアレストする権利を認めるいかなる管轄の法の適用または利益を受けることもできる」旨の準拠法不定条項⁽¹⁰⁶⁾ (floating choice-of-law clause) の有効性も認められており（ただし、当該事件では燃料油の注文者に現実のまたは推定的代理権がなかったとしてマリタイムリーエンの成立は否定された）、マリタイムリーエンの成立に関する準拠法について、あたかも通常の契約条項のごとく当事者の合意に委ねる傾向が一層鮮明になっている。

これに対し、第2巡回区控訴裁判所では、1973年の Tequila 事件判決（判例3）の後マリタイムリーエンの準拠法に関する判断は示されていないため、第2巡回区では同事件が採用した最重要関係地テストが現在も妥当し、第4巡回区、第5巡回区、第9巡回区の立場と対立していると一般に理解されている⁽¹⁰⁷⁾。しかし、Tequila 事件ではマリタイムリーエンの準拠法に関する合意はなかったため、Bulk Juliana 事件における合衆国のアミカス・ブリーフが主張するように、第2巡回区と上記3つの巡回区との間で判決の抵触があるとは必ずしもいえない。その他の巡回区でも、マリタイムリーエンの準拠法に関する当事者の合意を明確に否定した控訴裁判所判決は、これまでのところ見当たらない。

この点、学説は、総じて必要品供給契約におけるマリタイムリーエンの成立に関する準拠法合意を認める裁判例に対して批判的である⁽¹⁰⁸⁾。Martin Davies 教授は、必要品供給契約の準拠法とマリタイムリーエンの成立に関する準拠法とは明確に峻別すべきとした上で、仮に契約にマリタイムリーエンの成立に関する準拠法選択条項があったとしても、最重要関係地テストによりアメリカ法の適用を正当化するに足る関連性の有無を判断すべきである

⁽¹⁰⁹⁾とする。その理由については、当事者の合意を決定的な判断要素とすると、マリタイムリーエンは当事者の合意とは独立して発生するという基本的な法理を無視することになること、また他のリーエンホルダーの権利に影響を及ぼすことが指摘されている。同教授は Bulk Juliana 事件判決（判例10）後の2018年に発表した論文⁽¹¹⁰⁾においても、マリタイムリーエンの準拠法選択条項によってマリタイムリーエンの成立を無条件に認めるべきではないとの立場を維持し、より端的に、当事者の合意によってマリタイムリーエンの成立の準拠法を選択することは、⁽¹¹¹⁾ 抵当権者や他のリーエンホルダーを含む第三者の権利に影響を及ぼしうることから、認められないとする。

また Robertson 教授および Sturley 教授が2017年に発表した論文も、Bulk Juliana 事件判決に対する評釈として、マリタイムリーエンは当事者の行った取引の性質に基づき法の適用によって発生するものであり、その契約の条件によって生ずるものではないと述べた上で、第5巡回区控訴裁判所は当事者が直接には行いえないことを間接的に行うことを許可したと批判的に論じている。⁽¹¹²⁾

第3節 考察

1 当事者による準拠法選択の有効性

Harmony Container 事件判決（判例8）では、当事者によるマリタイムリーエンの準拠法の合意を尊重すると同時に、当該事件において FMLA を適用することがアメリカ法の域外適用に当たらない根拠として、過去の寄港実績など複数の連結素が示されていたが、Pacific Chukotka 事件判決（判例9）では、同様の検討がなされたものの、何よりも重要な連結素は契約当事者がアメリカ法の適用を合意したこととされた。⁽¹¹³⁾その後、Hebei Shijianzhaung 事件判決や Bulk Juliana 事件判決（判例10）では、アメリカとの関連性の有無に関する検討はなされておらず、FMLA 上では傭船者が船舶を拘束できることを理由にほとんど無条件にリーエンの成立に関する

準拠法選択の効力が認められている。他方で、Harmony Container 事件判決後も、当事者による準拠法選択がない場合には Lauritzen 基準による最重要関係地テストによる検討がなされており、現在の裁判例の趨勢は、マリタイムリーエンの成立について契約当事者の準拠法選択があれば原則としてこれを承認し、選択がない場合に限り最重要関係地テストによる検討を行っているといえる。これは実質的には、抵触法第2リステイトメントの「契約」に関する187条および188条の枠組みと同一の判断基準である。実際に Harmony Container 事件判決は契約当事者による準拠法選択を尊重すべき理由として、抵触法第2リステイトメント187条2項のコメント e 中の「この目的（筆者注：当事者の正当な期待）は、多州間取引においては、契約の有効性およびそれにより生ずる権利の準拠法を当事者に選択させることにより最もよく確保されうる」との一文を引用しているし、Pacific Chukotka 事件判決および Bulk Juliana 事件判決は、マリタイムリーエンの準拠法指定は合意によってリーエンを創設しているものではなく、その選択された法の適用によってリーエンが発生したものであると判示するが、これも同じく抵触法第2リステイトメント187条2項のコメント e 中の「当事者が選択した法が適用されるのは、その当事者が立法者であるからではなく、たんにこれが法廷地の抵触法規則上要求された結果であるからにすぎない」との一文と酷似している。⁽¹¹⁶⁾

マリタイムリーエンは当事者の合意によって創設することはできない。⁽¹¹⁷⁾したがって、マリタイムリーエンを創設させる旨の契約は存在せず、あったとしても無効である。必需品供給契約は「契約」であるから、その準拠法が第2リステイトメント187条および188条の枠組みによって判断されるのは至極当然である。しかし、その代金債権がマリタイムリーエンの保護を受けるか否かは、適用されるべき準拠法の下でその取引がマリタイムリーエンの保護を受けるに値するか否かによって決められるべきものである。契約当事者がその意思によってマリタイムリーエンを創設できないにもかかわらず、マリ

タイムリーエンの成立を判断する準拠法を自由に選択できるとすることは、Pacific Chukotka 事件判決および Bulk Juliana 事件判決の船舶所有者や学説が主張するように、「直接行いえないことを間接的に行う」ことを許容するものというべきであろう。とくに必要品供給債権にマリタイムリーエンを認めるか否かが国によって二分され、アメリカ法が最も広くマリタイムリーエンを認めていると一般に認識されている現状においてはなおさらである。第5巡回区控訴裁判所が Hoegh Shield 事件判決(判例4)において必要品供給契約の準拠法とマリタイムリーエンの準拠法とを峻別すべきであると述べたのは正当であったというべきであるが、その後 Sembawang Shipyard 事件判決(判例6)でマリタイムリーエンの成立についての準拠法選択の余地を認め、さらに Queen of Lemman 事件判決(判例7)でこのような選択を真正面から認めたことは、本来当事者自治が妥当すべき範囲を超えて当事者の意思を尊重したものといわざるを得ない。

なお、抵触法第2リステイトメント187条2項は、特定の問題が当事者の合意によって解決しえないものであっても、(a) 選択された地が当事者または当該取引と実質的関連性を有せず、その選択に合理性がない場合、または (b) 選択された法の適用が、188条の下で準拠法とされるべき法の法域の基本的政策に反する場合でない限り、当事者の選択した地の法が適用されるとする。マリタイムリーエンの成立に関する準拠法選択についても、このような制限の下で当事者の準拠法選択に一定の効力を認めると考える余地はありうるが、その場合でも上記のような187条2項(a)(b)の制限事由が存在しないか否かの検討は必要というべきであろう。Harmony Container 事件判決や Pacific Chukotka 事件判決ではかかる検討も一定程度なされていたが、Bulk Juliana 事件判決など近時の裁判例では、かかる検討は一切なされていない。マリタイムリーエンを当事者の合意によって創設できないものと解する限り、マリタイムリーエンの成立について当事者による自由かつ無制限の選択を認めることは、当事者自治を積極的に承認する現在の抵触

法理論の下においても、問題があるというべきである。

また今日においてマリタイムリーエンの準拠法が問題となる紛争のほとんどは、判例4、5、8、9、10のように、定期傭船者が燃料油供給契約を締結して、その支払いを怠った場合に生じているが、かかる場合に定期傭船者と必要品供給業者との間のマリタイムリーエンの準拠法合意が船舶所有者を拘束するとされていることの妥当性も問われよう。近時の裁判例は、FMLA上では傭船者が船舶所有者を代理して必要品を調達する推定的代理権を有することを根拠にこれを肯定するが、FMLAの上記規定はアメリカの実質法の一部であり、準拠法確定の判断において、適用されるべきか否かがまさに問題となっているアメリカの実質法の規定を参照するということは、準拠法の決定に先立ってアメリカ法を適用するに等しく、論理的矛盾があるといわざるを得ない。さらに実質的に考えても、このような場合、注文者である定期傭船者は必要品供給債権の主たる債務者であるから、自らの対人責任に加えて本船に対するマリタイムリーエン（対物責任）が生じたとしても、自らの不利益になることは何一つなく（マリタイムリーエンが実行されれば船主との定期傭船契約の契約違反にはなるであろうが、もともと傭船契約において燃料油等は傭船者の負担とするのが通例であるから、それ以上に不利益を被ることはない）、定期傭船者にはマリタイムリーエンの成立について反対する何らの動機も存在しない。したがって、必要品供給業者の標準取引約款中のマリタイムリーエンの準拠法指定条項が、真の意味において契約当事者の「合意」と評価しうるかも疑問である。

そもそも船舶所有者が契約当事者である場合においても、船舶所有者と船舶とを異なる責任主体と捉える擬人化理論（personification theory）の下では、なぜ船舶所有者が船舶に対するリーエンの成立に関する準拠法を合意しうるのかという問題はあるが、仮にこの点を措くにしても、定期傭船者が契約当事者である場合に、必要品供給契約におけるマリタイムリーエンの準拠法指定の効力を認めることは、現在の抵触法第2リステイトメント187条

の枠組みを前提としても、論理的に難点があると考ええる。

2 必需品供給リーエンの基本的性質 (*stricti juris*) の変容の可能性

以上に述べたとおり、マリタイムリーエンが契約によって創設できないことを前提とすれば、当事者による自由な準拠法選択を許容することは問題があると考えられる。しかし、仮にこの前提そのものが妥当しないのであれば、当事者の自由な準拠法選択を認める Harmony Container 事件判決後の一連の裁判例は、むしろ当を得たものといえよう。

マリタイムリーエンは契約で創設できないとされる理由については、一般にこのリーエンが *stricti juris* (ラテン語で「厳格な法(律)により」「法律のみに基づき」⁽¹¹⁸⁾を意味する)であるからと説明されるが、その根拠として引用されるのは1857年の Yankee Blade 事件判決である。同事件で連邦最高裁判所は、「この特権またはリーエン(筆者注：マリタイムリーエン)は船舶に追従するが、隠れた(筆者注：公示されない)ものである。このことにより一般の債権者および善意の買受人の利益が害されることがありうる。したがってこれは *stricti juris* であり、construction(解釈)、analogy(類推)、inference(推論)によって拡大されてはならない」と述べた。⁽¹²⁰⁾この一節は、1920年の Piedmont 事件判決でも「一般債権者」が「先行する抵当権者」(prior mortgagees)⁽¹²¹⁾と言い換えられた上で引用されており、マリタイムリーエンが *stricti juris* であることは、一般海事法において確立したものと考えられている。⁽¹²²⁾

このように連邦最高裁判所が *stricti juris* の根拠として指摘したのは、マリタイムリーエンはシークレットリーエンであるにもかかわらず追及性を有するため、(1) 一般債権者または先行抵当権者、または(2) 善意の第三取得者の利益が害されるおそれがあるということである。しかし、まず(1)の点についていえば、上記連邦最高裁判所判決はいずれも、船舶抵当権法が適用される以前の事件であることに留意する必要がある。その当時、一般海事法では船舶抵当権は海事契約と解されておらず、マリタイムリ

ーエンに劣後するものであったが、1920年の船舶抵当権法によって一定の要件を満たした優先的船舶抵当権は劣後的マリタイムリーエン（抵当権設定後に発生した契約リーエン）に優先する地位が認められ、その後さらに船舶抵当権法の改正により対象船舶の範囲や要件が緩和されるなどしたため、現在では船舶抵当権はほとんどの場合において必要品供給債権にかかるマリタイムリーエンに優先する⁽¹²³⁾。したがって、上記（1）の懸念は、少なくともアメリカ法に関する限り、今日ではほとんど当てはまらないといえる（なお、Yankee Blade 事件判決では「一般債権者」の利益が害されるおそれが指摘されているが、船舶抵当権の地位が格段に強化された今日において、船舶に対して何らのリーエンも有しない一般債権者が船舶所有者に対する債権の引き当てとして船舶に期待を抱いていることは、現実的にはあまり想定できないであろう）。

また（2）で述べた懸念、すなわち、善意の第三取得者を害するおそれについても、その後1872年の Key City 事件判決や1951年の Gardner 事件判決によって、第三取得者の利益は衡平法上の laches 法理の適用によって保護すべきことが確立されている⁽¹²⁴⁾。船舶抵当権法によって新設された優先的船舶抵当権以外のマリタイムリーエン、すなわち、一般海事法上のマリタイムリーエンは、すべて公示がされないシークレットリーエンである。したがって、リーエンの存在について善意の第三取得者の利益が害されるのは、リーエンが合意によって発生した場合であろうと、法の厳格な適用によって発生した場合であろうと何ら異ならず、laches 法理の適用によって善意の第三取得者の保護を図ることが連邦最高裁判所判決により確立した後は、マリタイムリーエンを *stricti juris* と解すべき（2）の理論的根拠も失われたとすることができる。

以上のとおり、マリタイムリーエンを *stricti juris* と解すべき根拠は、現在では船舶抵当権にも劣後するとされている必要品供給リーエンに関する限り、ほぼ失われたとことができ、それゆえに近時の一連の裁判例は、当

事者の合意によって必需品供給リーエンを創設することを実質的に許容していると評価する余地もあるのではないだろうか。もちろん、このようなことを明確に述べている裁判例や学説はこれまでのところ見当たらず、上記は仮説の域をまったく出ないものである。しかし、第4巡回区、第5巡回区、第9巡回区の控訴裁判所が異口同音に、「マリタイムリーエンは合意によっては創設できない」と言いながらも、その成立の準拠法について当事者による自由な選択を認めているという現実に鑑みると、アメリカの裁判所は必需品供給リーエンを事実上の約定担保として捉えはじめているといってもあながち間違いではないだろう。

おわりに

本稿ではマリタイムリーエンの準拠法の判断基準について検討を行った。第1章では、アメリカ抵触法の基礎理論が20世紀半ばに、抵触法第1リストメントに代表される既得権理論に基づく法選択ルールから、抵触法第2リストメントに象徴される最重要関係地テストによる準拠法確定アプローチへの大転換期を迎えたことを確認し、このような抵触法革命の影響が海事法の分野においても Lauritzen 事件判決、Bremen 事件判決という2つの連邦最高裁判所判決となって表れたことを確認した。第2章では、Lauritzen 事件判決の後、船籍国または供給地といった単一の連結素からマリタイムリーエンの準拠法を導いてきた従来の裁判例にとって代わり、最重要関係地テストによる準拠法確定基準が定着したが、他方で、必需品供給契約の準拠法が外国法であるときはリーエンに対する当事者の正当な期待がないとしてマリタイムリーエンを否定する裁判例が相次いだことを確認した。第3章では、2000年ころを境に多くみられるようになった、必需品供給契約の準拠法とは別にマリタイムリーエンの成立に関する準拠法をアメリカ法と指定する契約条項の有効性について検討した。2002年の Queen of Leman 事件判決および2008年の Harmony Container 事件判決を契機に、これまで

に3つの巡回区においてこのような合意の有効性が認められ、当事者の準拠法選択を尊重する傾向は増すばかりである。ここでは一転して、必要品供給者がマリタイムリーエンの成立について期待を有していることを尊重しているといえるが、マリタイムリーエンが合意によって創設できない *stricti juris* であることを前提とする限り、必要品供給者のかかる期待が果たして「正当な」期待といえるかは疑問が残る。第4巡回区、第5巡回区および第9巡回区以外の巡回区では、この問題についていかなる立場をとるかは明らかにされていないが、仮に当事者による準拠法選択に否定的な判決が出されれば、連邦最高裁判所が解釈の統一のために判断を示すことも期待される。

最後に、わが国における船舶先取特権の準拠法の問題について、本稿の検討結果からいかなる示唆を得ることができるか考えてみたい。船舶先取特権の準拠法について最高裁判例はなく、また法例の改正過程においても立法化が見送られたという経緯があり、個々の渉外的事案において、船舶先取特権の成立がどの国の法によって判断されるかについての予測可能性は極めて低い状況にある。そのため、仮にアメリカの近時の裁判例のように、船舶先取特権の準拠法について合意による自由な選択を許容すれば、当事者の予測可能性は格段に増すと考えられるが、日本法上かかる準拠法選択を認めることはできるであろうか。

法の適用に関する通則法（以下「通則法」という）7条は、法律行為の成立および効力について当事者による準拠法選択を認めており、同条の「法律行為」はその文言上必ずしも物権的法律行為を排除してはいない。しかし、もともと法例の制定過程においては当事者の準拠法選択が許容される同条の単位法律関係は「契約」とされていたが、単独行為を含むことを明らかにする趣旨で「法律行為」という単位法律関係に変更されたという経緯や、物権の準拠法については13条に特則が設けられていることに鑑み、通則法7条の「法律行為」には物権的法律行為は含まれないと解することに異論はないと
⁽¹²⁵⁾
思われる。また、船舶先取特権が法定担保物権であることも日本法上明らか

であるが、当事者が合意によって成立させることのできない法定担保物権の準拋法を、当事者が合意によって自由に選択できるとすることは、本来適用されるべき法の回避につながるおそれが大きく、消極に解さざるを得ないであろう。本稿の冒頭でも言及した平成26年の水戸地裁判決も、被担保債権の準拋法のみによるべきではない（累積適用を行うべき）理由として、物権としての船舶先取特権の準拋法につき当事者が自由に選択できることは相当でない旨述べていることから、物権準拋法を当事者が選択することを認めない立場であることは明らかである。アメリカの裁判所がマリタイムリーエンの準拋法について当事者の選択を認めている背景には、現在では必要品供給リーエンはその優先順位において実質的に最下位に位置付けられており、他のリーエンホルダーや抵当権者の不利益にはならないということがあるのではないかと考えられる。しかし、わが国において船舶の差押および競売手続がなされた場合の船舶先取特権の順位については、法廷地法である日本法によって判断されることとなると解されるが、日本法では航海継続費用の船舶先取特権は船員給料や不法行為債権（物の損害に係る制限債権）の船舶先取特権や船舶抵当権に優先するものとされていることから（商法843条1項、848条1項、船主責任制限法95条2項）、アメリカとは事情が異なるといわなければならない。したがって、マリタイムリーエンの準拋法をアメリカ法とする旨の合意があったとしても、そのことのみをもって、わが国の差押・競売手続においてアメリカ法上のマリタイムリーエンを認めることは相当でないと解すべきである。

次に、船舶先取特権の準拋法については立法による明確化が望ましいといえるが、わが国はその際いかなる判断基準を目指すべきであろうか。アメリカでは伝統的理論における属地主義的な法選択ルールから最重要関係地テストによる準拋法確定アプローチへの転換を図ったが、このようなアプローチをとることによってもたらされる不都合、すなわち、確実性・予測可能性の欠如や裁判所の負担増に対して、有効な対策が示されているとはいいがた

い。アメリカの裁判所が近時当事者の合意による準拠法選択を積極的に承認しているのも、最重要関係地テストによってもたらされる上記不都合を埋め合わせるためとみることもできよう。わが国の通則法が事務管理、不当利得、不法行為の準拠法について、原因事実の発生地や結果発生地の法を準拠法とする法選択ルールを原則として採用し（通則法14条、17条）、明らかにより密接な関係がある地の法があるときの例外（通則法15条、20条）を設けているのも、このような伝統的な法選択ルールの利点を考慮してのことといえる。アメリカの抵触法革命がもたらした最重要関係地テストによる準拠法確定の理念は大いに共感・傾聴すべきところがあるが、船舶先取特権の準拠法が問題となるべきすべての事案において、どの地の法が最も重要な関係を有するかを判断するというのは、あまりにも予測可能性に乏しく、基本的には特定の連結素によって準拠法を確定するという従来どおりの法選択ルールが採用されるべきであると考えらる。

問題は、船舶先取特権の準拠法について何を連結素とすべきかである。従来の議論では主として、通則法13条1項の「所在地」の解釈として船籍地とみる見解と差押・競売申立時の現実所在地（＝法廷地）とみる見解とが対立していたが、前述の水戸地裁判決は、これに代わって通則法13条2項の原因事実完成時の所在地を連結素として採用した。これは連結素の設定という点においては画期的な判断ともいえるが、従来と考慮すべき連結素が変わっただけで、その判断の基本的枠組み自体を変更したものではない。このように、従来の判例・学説は、船舶先取特権の準拠法について、その被担保債権の種類を問うことなく、何が最も適切な連結素であるかを模索してきたが、一口に船舶先取特権といっても、その被担保債権には、船員給料、海難救助、不法行為、航海継続費用など様々な種類がある。したがって、船舶先取特権を一括りにして準拠法を考えるのではなく、その被担保債権の種類に応じた類型化を行い、それぞれに最適な連結素を定めるという立法も、検討の余地があるのではないだろうか。

- (1) FMLA は必要品を「修繕、供給品、曳航料および乾ドックまたは引上げ船台の使用を含む」と定義しているが(46 U.S.C. § 31301 (4))、ここで列挙されている事項は「含む」という文言からも明らかなように例示列挙である。必要品とは「船舶にとって有益である、または船舶を危難から逃れさせる、または船舶の特定の機能を遂行させる物品または役務の提供」と広く解釈され、今日では船舶の運航に関連して生ずる多種多様な債権がこれに該当するものとされている。具体例として、船員の上下船のために手配した航空券代 (Carl Enterprises v. Barge Hudson Handler, 475 F. Supp. 42 (S.D. Ala. 1979))、船体保険・P&I 保険の保険料 (Flagship Group, Ltd. v. Peninsula Cruise, Inc., 771 F. Supp. 756 (E.D. Va. 1991))、P&I 保険の追加保険料 (West One Bank v. Continuity, 1994 AMC 2059 (W.D. Wash. 1994))、保険料支払いに充てるための貸付け (Zitano v. F/V Diamond Girl, 963 F. Supp. 109 (D.R.I. 1997)) などが必要品に該当するとされている。
- (2) 本章におけるアメリカ抵触法の基礎理論に関する記述に関しては、注において引用する文献・論文のほか、木棚照一編著『国際私法』23頁以下(成文堂、2016)、ウィリアム・M・リッチマン＝ウィリアム・M・レイノルズ著(松岡博ほか訳)『アメリカ抵触法(下巻)―法選択・外国判決編―』32頁以下(雄松堂、2011)を参照した。
- (3) Willis L. Reese, *Choice of Law: Rules or Approach*, 57 Cornell Law Review 315 (1971-1972) at 316-317.
- (4) Joseph. H. Beale, A TREATISE ON THE CONFLICT OF LAWS, vol.2 § 332.2
- (5) David F. Cavers, *A Critique of the Choice-of-Law Problem*, 27 HARVARD LAW REVIEW [hereinafter, *Harv. L. Rev.*] 173 (1933).
- (6) RESTATEMENT (SECOND) OF CONFLICT OF LAWS, § 187, cmt.e.
- (7) *Id.*
- (8) Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 (1953).
- (9) *Id.* at 582.
- (10) *Id.* at 583.
- (11) Romero v. International Terminal Operating Co., 358 U.S. 354 (1959).
- (12) Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis, 398 U.S. 306 (1970).
- (13) Mark S. Davis & Jonathan T. Tan, *To Port or Starboard - Why the Supreme Court Might Provide Direction to Those Navigating Choice-of-Law Questions in Maritime-Lien Cases: The 2015 Nicholas J. Healy Lecture*, 46

JOURNAL OF MARITIME LAW & COMMERCE [hereinafter, *J. MAR. L. & COM.*] 395 (2015) at 400.

- (14) *Prince Steam-Shipping Co. v. Lehman*, 39 F. 704 (S.D.N.Y. 1889), *Slocum v. Western Assurance Co.*, 42 F. 235 (S.D.N.Y. 1890), *Gough v. Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft*, 158 F. 174 (S.D.N.Y. 1907), *Kuhnhold v. Compagnie Generale Transatlantique*, 251 F. 387 (S.D.N.Y. 1918).
- (15) *The Kensington*, 183 U.S. 263 (1902).
- (16) *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.*, 407 U.S. 1 (1972).
- (17) *Id.* at 12.
- (18) *Id.* at 12.
- (19) *Id.* at 13.
- (20) *Id.* at 11.
- (21) *Scherk v. Alberto-Culver Co.*, 417 U.S. 506 (1974).
- (22) *The Fortitude*, 9 F. Cas. 479 (Cir.D.Mass. 1838), *Emily Souder*, 84 U.S. 666 (1873), *The Snetind*, 276 F. 139 (D.Me. 1921).
- (23) *The Scotia*, 35 F. 907 (S.D.N.Y. 1888).
- (24) *The Infanta*, 13 F. Cas. 37 (S.D.N.Y. 1848), *The Kaiser Wilhelm II*, 230 F. 717 (D.N.J. 1916), *The Woudrichem*, 278 F. 568 (E.D.N.Y. 1921).
- (25) *The Woodland*, 30 F. Cas. 501 (S.D.N.Y. 1878).
- (26) *Emily Souder*, *supra* note 22はブラジル国内で必要品の供給（修理等のための前渡金の支払い）がなされた事案につき船籍国法であるアメリカ法を適用した連邦最高裁判決であるが、当該事件ではマリタイムリーエンの準拠法の問題は提起されておらず、最高裁判所がマリタイムリーエンの成立の準拠法について判断を示したということとはできない。
- (27) *Dampskibsselskabet Dannebrog v. Signal Oil & Gas Co.*, 310 U.S. 268 (1940) at 280.
- (28) *United States v. Carver*, 260 U.S. 482 (1923); GRANT GILMORE & CHARLES L. BLACK, *THE LAW OF ADMIRALTY*, 669 (2d ed. 1975).
- (29) 46 U.S.C. § 31341.
- (30) *Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila*, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973)
- (31) *Id.* at 1026.
- (32) *Id.* at 1026.

- (33) Gulf Trading & Transp. Co. v. Vessel Hoegh Shield, 658 F.2d 363 (5th Cir. 1981).
- (34) *Id.* at 366.
- (35) *Id.* at 367.
- (36) *Id.* at 367-368.
- (37) Gulf Trading & Transp. Co. v. The M/V Tendo, 694 F.2d 1191 (9th Cir. 1982).
- (38) *Id.* at 1193.
- (39) *The Hoegh Shield*, *supra* note 33, at 368.
- (40) Perez & Compania (Cataluna), S.A. v. M/V Mexico I, 826 F.2d 1449 (5th Cir. 1987).
- (41) Trinidad Foundry & Fabricating, Ltd. v. M/V K.A.S. Camilla, 966 F.2d 613 (11th Cir. 1992).
- (42) Sembawang Shipyard, Ltd. v. Charger, Inc., 955 F.2d 983 (5th Cir. 1992).
- (43) *Id.* at 986.
- (44) *Id.* at 986.
- (45) *Id.* at 986.
- (46) 対物責任の主体は「船舶」そのものであり、自ら意思表示を行うことは不可能であるから、ここでいう「当事者」とは何を意味するかも問題となるが、一般的には対物訴訟における敗訴判決によって不利益を被ることになる船舶所有者が「当事者」と考えられている。
- (47) Ocean Ship Supply, Ltd., v. MV Leah, 1982 AMC 2740 (D.S.C. 1982).
- (48) North End Oil, Ltd. v. M/V Ocean Confidence, 777 F. Supp. 12 (C.D.Cal. 1991).
- (49) North End Oil, Ltd. v. M/V Norman Spirit, 1993 AMC 88 (C.D.Cal. 1992).
- (50) Interpool Limited and Iccu Containers v. M/V Tyson Lykes (ex M/V Delaware Bay) and M/V Tillie Lykes (ex M/V Chesapeake Bay), 1993 AMC 1334 (D.N.J. 1992).
- (51) Agenzia Marittima Saidelli Srl v. M/V Dexterity, 1993 AMC 2900 (E.D.La. 1993).
- (52) First Marine Distributors, Inc. v. M/V Marylou II, 1997 AMC 22 (D.Md. 1996).
- (53) Ocean Marine Mut. Ins. Ass'n v. M/V Lia, 2000 AMC 365 (E.D.La. 1999).
- (54) Bolongon v. M/V Nor Atlantic, 2001 AMC 722 (E.D.La. 1999).

- (55) *Madreus Shipping Co., Ltd. v. Century Bridge Chartering Co. Ltd.*, ET AL., 2000 AMC 957 (S.D.Fla. 2000).
- (56) *Ocean Confidence*, *supra* note 48, at 14.
- (57) *Norman Spirit*, *supra* note 49, at 90.
- (58) *Marylou II*, *supra* note 52, at 24.
- (59) 森田博志「アメリカ抵触法におけるマリタイム・リーエンの準拠法の現状とわが国の国際私法における船舶先取特権の準拠法についての解釈論」海事法研究会誌 123号7頁（1994年）。
- (60) *Tyson Lykes*, *supra* note 50, at 1399; *Madreus Shipping*, *supra* note 55, at 960.
- (61) *Liverpool & London S.S. Prot. & Indem. Ass'n v. Queen of Lemn MV*, 296 F.3d 350 (5th Cir. 2002).
- (62) “Nothing herein shall affect or prejudice the right of Association to take action and/or commence proceedings in any jurisdiction to enforce its right of lien on ships or to otherwise obtain security by seizure, attachment or arrest of assets for any amounts owed to the Associations.”
- (63) “These rules and any special terms of entry form a contract of insurance between the Association and a member, and subject to the right of the Association under Rule 47C to enforce its right of lien in any jurisdiction in accordance with local law in such jurisdiction, shall be construed in accordance with English law.”
- (64) *Queen of Lemn*, *supra* note 61, at 353.
- (65) *Id.* at 354.
- (66) *Id.* at 354.
- (67) *Id.* at 354.
- (68) *Id.* at 355.
- (69) *Trans-Tec Asia v. M/V Harmony Container*, 518 F.3d 1120 (9th Cir. 2008).
- (70) Trans-Tec の標準取引約款は燃料油供給契約の相手方であった定期傭船者には交付されていないが、契約に際して交付された確認書（Bunker Confirmation）には Trans-Tec の標準取引約款が摂取されること、約款の写しが必要であればその旨通知すべきことが定められていた。
- (71) *Harmony Container*, *supra* note 69, at 1122.

- (72) *Id.* at 1126.
- (73) *Id.* at 1129.
- (74) *Id.* at 1131.
- (75) *Splendid Shipping Sendirian Berhard v. Trans-Tec Asia*, 2008 WL 4753017 (2008).
- (76) *Splendid Shipping Sendirian Berhard v. Trans-Tec Asia*, 555 U.S. 1062 (2008).
- (77) *Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka*, 575 F.3d 409 (4th Cir. 2009).
- (78) *Id.* at 416.
- (79) *World Fuel Servs. Trading v. Hebei Prince Shipping Co.*, 783 F.3d 507 (4th Cir. 2015).
- (80) *Id.* at 520.
- (81) *Id.* at 521.
- (82) *World Fuel Servs. Sing. PTE, Ltd. v. Bulk Juliana M/V*, 822 F.3d 766 (5th Cir. 2016).
- (83) *Id.* at 773.
- (84) *Id.* at 775.
- (85) *Id.* at 774.
- (86) *Bulk Juliana, Ltd. v. World Fuel Servs. (Sing.) PTE, Ltd.*, 137 S. Ct. 2290.
- (87) *Bulk Juliana, Ltd. v. World Fuel Servs. (Sing.) PTE, Ltd.*, 2017 WL 2351021 (2017).
- (88) *Id.* at 12.
- (89) *Id.* at 13.
- (90) *Id.* at 18.
- (91) *Dresdner Bank AG v. M/V Olympia Voyager*, 446 F.3d 1377 (11th Cir. 2006).
- (92) *A/S Dan-Bunkering Ltd. v. M/V Centrants Demeter*, 633 Fed. Appx. 755 (11th Cir. 2015).
- (93) *A/S Dan-Bunkering Ltd. v. M/V Centrants Demeter*, 2015 U.S. Dist. LEXIS 41438 (S.D. Ala.2015) at 8.
- (94) *Id.* at 8.
- (95) *Id.* at 13.
- (96) *Centrants Demeter*, *supra* note 92, at 759.

- (97) *Id.* at 756.
- (98) 田中英夫『英米法辞典』359頁（東京大学出版会、1991）。
- (99) *The Belgenland*, 114 U.S. 355 (1885).
- (100) *Perusahaan Umum Listrik Negara Pusat v. M/V Tel Aviv*, 711 F.2d 1231 (5th Cir. 1983); *Veba-Chemie A.G. v. M/V Getafix*, 711 F.2d 1243 (5th Cir. 1983).
- (101) *The Belgenland*, *supra* note 99, at 367; *Motor Distributors, Ltd. v. Olaf Pedersen's Rederi A/S*, 239 F.2d 463 (5th Cir. 1956).
- (102) *M/V Tel Aviv*, *supra* note 100, 711 F.2d 1231; *M/V Getafix*, *supra* note 100, 711 F.2d 1243; *Forsyth International (U.K.), Ltd. v. SS Penavel*, 630 F. Supp. 61 (S.D.Ga. 1985), *aff'd*, 786 F. 2d. 1180 (11th Cir. 1986).
- (103) 燃料油供給契約の準拠法について、「本燃料油契約はデンマーク法に準拠する。」との明確な準拠法指定があるにもかかわらず、原審裁判所がこれに一切言及することなく香港法と判断した理由は不明である。控訴審では、燃料油供給業者も供給契約の準拠法が香港法であることについて争っていないが、外国法の適用を理由に FNC の法理の適用が検討される限り、契約準拠法が香港法であろうとデンマーク法であろうと結論に変わりはないためであろうか。
- (104) Charles S. Donovan, *Picking the Shipowner's Poison - Choice-of-Law Clauses and Maritime Liens*, 14 U. S. F. MAR. L.J. 185 (2001) at 201.
- (105) *Sing Fuels Pte. Ltd. v. M/V Lila Shanghai*, 534 F.Supp. 3d 551 (E.D.Va. 2021).
- (106) 準拠法不定条項とは、当事者の一方に対して、契約締結時ではなく、将来において複数の国の法から1つの法を準拠法として選択することを認める条項である。準拠法不定条項の有効性に関する議論については、中村秀雄『『準拠法不定』条項—準拠法の決定を先送りにする国際商取引契約書の条項をてがかりに、『準拠法の変更』を考える』国際私法年報8号130頁（2006）を参照。
- (107) *Davies & Tan*, *supra* note 13; Chelsea C. Crews, *The Liening Tower of Precedent: The Fifth Circuit Further Fractures Consensus on Choice-of-Law Clauses Governing Maritime Liens in World Fuel Services Singapore Pte, Ltd. v. Bulk Juliana M/V*, 41 TUL. MAR. L.J. 585 (2017).
- (108) Martin Davies, *Choice of Law and U.S. Maritime Liens*, 83 TUL. L. REV. 1435 (2009); Michael Raudebaugh, *Keep'em Separated: The Fourth Circuit Extends the Coverage of Choice Law Provisions to Determine the Existence of*

- Maritime Liens in Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka*, 34 TUL. MAR. L.J. 647 (2010).
- (109) Davies, *supra* note 108, at 1456. なお、同教授は、必要品供給リーエンを認めない外国法の準拠法選択条項をもって債権者によるマリタイムリーエンの放棄とみる裁判例についても、当該外国法の選択のみをもって権利放棄とみなすことはできないとする。 *Id.* at 1452.
- (110) Martin Davies, *Maritime Liens and Choice of Law*, 42 TUL. MAR. L.J. 269 (2018).
- (111) *Id.* at 272.
- (112) David W. Robertson & Michael F. Sturley, *Recent Development in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits*, 41 TUL. MAR. L.J. 437 (2017) at 515.
- (113) *Bulk Juliana*, *supra* note 82, at 418-419.
- (114) *Rigel Marine Servs. v. M/Y Thomas Crosby V*, 2012 AMC 2916 (C.D.Cal. 2011).
- (115) 前掲注(6) 参照。
- (116) 前掲注(7) 参照。
- (117) GILMORE & BLACK, *supra* note 28, at 587.
- (118) 田中・前掲注(98) 816頁、小山貞夫『英米法律語辞典』1075頁(研究社、2011)。
- (119) *Vandewater v. Mills*, 60 U.S. 82 (1856).
- (120) *Id.* at 89.
- (121) *Piedmont & Georges Creek Coal Co. v. Seaboard Fisheries Co.*, 254 U.S. 1 (1920).
- (122) *Id.* at 12.
- (123) 詳細については、拙稿「アメリカ法におけるマリタイムリーエンの順位」早稲田法学会誌72巻2号1頁(2022) 参照。
- (124) 詳細については、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(2021) 参照。
- (125) 小出邦夫編著『逐条解説 法の適用に関する通則法〔増補版〕』79頁、98頁(商事法務、2014)。