

〔海法・運送法判例研究〕

早稲田大学海法・運送法研究会 [第6回]

仮渡により生じた損害賠償請求権と船主責任制限法95条1項の先取特権の成否

(東京高裁平成11(ラ)2238号船舶競売開始決定取消及び申立却下決定に対する執行抗告事件、平成12年2月25日民事22部決定、抗告棄却〔確定〕判例時報1743号134頁、原審・平成11年9月7日水戸地裁麻生支部決定)

武 知 政 芳

判示事項

1. 船主責任制限法3条1項1号の物の「滅失」とは、物理的滅失をいい、引渡不能一般をいうものではない。
2. 積荷の引渡債務の履行不能による「滅失」は、船主責任制限法3条1項1号の「船舶上で」生じたものに該当しない。
3. 船主責任制限法3条1項1号の船舶の運航とは、航海中のみならず、船舶を航海のためにその機械的用法に従って操作管理すること全体を指すものと解されるから、積荷の「滅失」が積荷の引渡行為により生じたものであるときは、「船舶の運航に直接関連して」生じた物の滅失に当たらない。

I 事実の概要

平成10年3月2日、Y(相手方)は、Y所有の船舶(以下「本件船舶」という。)によりマレーシア共和国から東京まで運送したサバ産丸太86本(以下「本件積荷」という。)を、荷揚港において、本船船長は船荷証券(以下「本件船荷証券」という。)を所持しない訴外Aに引き渡した。

本件船荷証券の所持人であるX(原告人)は、同年9月9日、水戸地方裁判所麻生支部に対し、Yに対する損害賠償請求権(以下「本件債権」という)等に基づき、Yを債務者兼所有者として、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(以下「船主責任制限法」という)95条1項の船舶先取特権(以下「本件先取特権」という。)の実行として本件船舶について船舶競売の申立て(以下「本件競売申立て」

という。)をし、同支部は、同日、船舶競売開始決定(以下「本件競売開始決定」という。)をした。Yは、同日、同支部に対し、本件競売開始決定の取消し及び本件競売申立ての却下を求めて執行異議(以下「本件執行異議」という。)の申立てをした。同支部は、同日、職権により、本件競売手続を停止する旨の決定をした。

同支部は、平成11年9月7日、本件執行異議の申立てに基づき本件競売手続を取り消し、本件競売申立てを却下する旨の決定をした。

これに対してXは、①本件積荷を本件船荷証券を所持人しない者に引き渡したことにより船荷証券所持人であるXに対する引渡債務が履行不能に陥ったことによるYに対する債務不履行に基づく損害賠償請求権、及び②本船船長がその職務を行うに当たり故意又は過失によってXに損害を加えたことによりXが船主Yに対して取得した商法690条に基づく損害賠償請求権の各債権は船主責任制限法3条1項1号又は3号に定める制限債権に該当し、Xには先取特権が発生していると主張し、執行抗告をしたのが本件である。

本件の主要な争点は、本件先取特権の存否であるが、それは本件債権が船主責任制限法3条1項1号又は3号に規定する制限債権に当たるか否かにかかっている。本件決定は、本件各債権は、制限債権に該当するものと認めることができず、これについて船主責任制限法95条1項の船舶先取特権は成立しえないとした。

II 決定要旨

抗告棄却

1. 船主責任制限法3条1項1号該当性について

(1) 本号(船主責任制限法3条1項1号)は、「船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる……物の滅失若しくは損傷による損害に基づく債権」と規定しているから、本号の制限債権に該当するためには、「物の滅失若しくは損傷」の発生が必要であり、かつ、物の滅失又は損傷が「船舶上で」又は「船舶の運航に直接関連して」発生したものであることが必要である。

(2) 「物の滅失」の該当性について

Xは、本号にいう「物の滅失」の意義について、運送契約違反による損害賠償請求権の場合においては仮渡し(船荷証券と引き換えることなく運送品を引き渡すこと)の場合のような相対的引渡不能を含む旨主張しているところ、その趣旨は、「物」である本件積荷を正当な権利者でない者に引き渡し、かつ、同人から

その返還を受けることが事実上不可能な状態に陥らせたことによって、正当な権利者に対する引渡債務が履行不能になった場合も「物の滅失」に該当するというにあると解される。

しかしながら、「滅失」という文言の意義に照らせば、これを物理的滅失をいうものと解するのが相当であり、本号の解釈においてその意義を、X主張のように引渡不能一般をいうものと拡張して解すべき合理的根拠を見出すことはできない。もっとも、例えば、国際海上物品運送法3条1項にいう「運送品の滅失」については、同項の規定が運送契約上の注意義務の違反に基づく損害賠償責任に関する規定であること、そのため同項は「荷揚及び引渡しにつき注意を怠ったことにより生じた運送品の滅失」と規定していることにかんがみ、その意義は、物理的滅失に限らず、運送人が事実上又は法律上運送品の占有を回復することができないこととなった場合を広く含むものと解すべきであるけれども、船主責任制限法3条1項は契約上の義務を前提とする規定ではなく、したがって国際海上物品運送法3条1項における上記のような限定文言もないのであるから、本号の「滅失」の意義を国際海上物品運送法3条1項のそれと同義に解すべき理由は存しないというべきである。

そうすると、Xの主張するように本号の「滅失」の意義を物の引渡債務が履行不能となった場合を広く包含するものと解することはできないというべきであり、したがって、本件において、本件積荷について「滅失若しくは損傷」が発生したものであることはできない。

(3) 「船舶上で」の該当性について

Xは、本件積荷の引渡債務の履行不能が「物の滅失」に該当する旨主張しているから、その主張に係る「滅失」は、本件積荷の引渡しによりその相手方が占有（所持）を取得した時又はそれ以降に生じることになるといふべきところ、この点に関し、Xは、本件船舶から海面上に本件積荷を降ろすことにより引渡しをしたとも主張し、船舶から積荷を降ろす行為（荷揚行為）が即ち引渡しであり「滅失」である旨を主張している。

しかしながら、荷揚行為と引渡しによる第三者の占有（所持）の取得とは、これらが時間的に接着して行われたとしても、観念的にはその間に時間的間隔が存することが明らかであるから、船舶において行われる荷揚行為が、すなわちXの主張に係る引渡債務の履行不能による「滅失」を生じさせるものということとはできない。

したがって、X主張に係る本件積荷の「滅失」が「船舶上で」生じたものであることはできないものといわざるを得ない。

なお、Xは、船舶上に在る者の作為、不作為又は過失により生じた滅失は、

船舶上での物の滅失に該当する旨をも主張するけれども、かかる解釈は、本号の文言から導くことはできないところである上、本号が船舶上で生じたものでない損害については船舶の運航に直接関連して生じたものに限って制限債権の対象としていることにも反するものであって、とうてい採用することができないものといわなければならない。

(4) 「船舶の運航に直接関連して」の該当性について

X は、「船舶の運航」には、積荷の荷揚げに関する行為を含むと主張し、本件積荷の「滅失」は荷揚げ行為から発生しているから「船舶の運航に直接関連して」生じた物の滅失に該当する旨主張する。

船舶の運航という概念は、航海中のみならず、船舶を航海のためにその機械的用法に従って操作管理すること全体を指すものと解されるから、船積みや荷揚げのために船舶を操作管理することもこれに含まれるものと解することができる。

しかしながら、X の主張に係る本件積荷の「滅失」は、本件積荷の引渡行為により生じたものであって、荷揚げにおける船舶の操作管理によって生じたものではない。したがって、その滅失をもって、「船舶の運航に直接関連して」生じた物の滅失に当たるとする余地はないものというべきである。

(5) 本件各債権の本号の該当性について

以上のとおりであるから、いずれの観点から見ても、本件各債権が本号に規定する制限債権に該当するものということとはできないものといわなければならない。」

2. 船主責任制限法 3 条 1 項 3 号 (以下、この項において「本号」という。) 該当性について

本号は、「船舶の運航に直接関連して生ずる権利侵害による損害に基づく債権」と規定しているから、本号の制限債権に該当するためには、X の主張に係る損害が「権利侵害」に基づくものであり、かつ、「船舶の運航に直接関連して」生ずるものであることが必要である。

X は、本件船荷証券に基づく本件積荷の引渡請求権の侵害が本号にいう「権利侵害」に該当する旨主張するところ、本号は「前二号に掲げる債権のほか」と規定している趣旨に照らせば、本号の「権利侵害」とは、物の滅失又は損傷による損害、すなわち物自体についての侵害を除外し、典型的には、船舶の運航により生じる漁業権の侵害や船舶上の売店等の営業権の侵害等を想定したものと解されるところ、X 主張の上記請求権の侵害は、そのような侵害とは性質を異にするものというべきであり、これが本号の規定する「権利侵害」に該当するものと解することは困難というべきである。

もっとも、本件船荷証券に基づく本件積荷引渡請求権の侵害による損害は、物について生じた損害ではあるが、前記1(2)に判断したとおり物の滅失又は損傷によって生じたものということではできないのであるから、本号にいう「権利侵害」による損害に含まれると解する余地がないではない。

しかしながら、仮に本件積荷引渡請求権の侵害が本号の「権利侵害」に該当するとしても、その侵害は、本件積荷の第三者への引渡しによって発生したものであり、これが「船舶の運航に直接関連して」生じたものということができないことは、上記1(4)において判断したとおりである。

したがって、本件各債権が本号の制限債権に該当するものということもできない。

III 評 釈

1. はじめに

本件は船主責任制限法95条1項の船舶先取特権の実行としての船舶競売の開始決定に対する執行異議の申立に基づき船舶競売の申立を却下した原決定に対する執行抗告事件である。本件の主要な争点は本件先取特権の存否であるが、制限債権者はその制限債権につき、事故に係る船舶、その属具及び受領していない運送貨の上に先取特権を有する（船主責任制限法95条1項）ことから、本件先取特権の有無は、結局債権者の債権が制限債権に該当するか否かに係っている。本件においては、①船荷証券の所持人が運送人に対して有する、船舶の積荷を船荷証券を所持しない者に引き渡したことによる損害賠償請求権及び②船長が船荷証券と引換でなく運送品を引き渡したことによる損害についての船荷証券所持人の船主に対する商法690条に基づく損害賠償請求権が、制限債権に該当するか否かが争われている。

船主責任制限法95条1項の船舶先取特権は、同法のもとで船主責任制限に服する債権者が船主責任制限に服さないその他の債権者に比して不利益な立場に置かれることから、制限債権の債権者となその他の債権者との間の公平をはかることを主たる理由として、制限債権につき認められたものである⁽¹⁾。従って、制限債権であることは、船舶先取特権の成立という点においては債権者に利益であるが、責任制限の対抗を受けるといふ点では債権者に不利益である。

2. 船主責任制限法の解釈方法について

本件で争われているのは船主責任制限法3条1項1号の掲げる責任制限債権のうちの「船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる……物の滅失若しくは損

傷による損害に基づく債権」とはいかなる債権であるかという問題であり、具体的には、その制限債権の要件についての「物の滅失」、「船舶上で」及び「船舶の運航に直接関連して」とはいかなる意味なのかという文言解釈である。本件の争点に直接答える判例も学説も存しない。では何を手がかりにこれらの文言を解釈すべきであろうか。その答えと思われるものは、船主責任制限法が1957年の「海上航行の船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」⁽²⁾（以下、57年条約という。）の国内法として制定されたものであり、その改正法である現行船主責任制限法も57年条約の改正条約である1976年の「海事債権に関する責任制限条約」⁽⁴⁾（以下、76年条約という。）の国内法であること⁽⁵⁾に求めることができる。すなわち、船主責任制限法は条約の国内法であり、その解釈においても条約の国内法として解釈しなければならないということである。したがって、同法の解釈のためには条約の解釈が探求されなければならないが、条約の解釈のためには、条約の成立の経緯・過程を知る必要がある。とりわけ57年・76年両条約のように万国海法会の条約案に基づく条約の場合には、草案作成から成立に至るまでの間に審議に充てられる時間がきわめて少なく、条約の審議の内容だけでは条約解釈が十分に行えないからである。

57年条約は、1955年の万国海法会マドリッド会議において採択された船主責任条約案に基づくものである。その万国海法会の条約案は、1954年の万国海法会総会における、イギリス法の金額責任主義による条約案の制定とその条約草案のイギリス海法会への起草委託の決議に基づいてマドリッド会議に提出されたイギリス海法会の作成した予備草案を基礎とするものである。イギリス海法会の草案は、その規定の解釈問題についての議論はほとんどなされないまま、若干の修正のうえ条約案として採択され、1957年のブリュッセル外交会議を経て条約として成立した。このようにして成立した57年条約は、もちろん「船主責任制限に関するイギリス法の立場を基本的に採用したものであり、事実、同条約の成立は、イギリスのイニシアティブによって促進されたものである」⁽⁷⁾。つまり、その金額有限責任主義に基づく船主責任制限制度の枠組みのみならず条約案の作成のための法律技術的側面に関する限り、すべてイギリス法に依存するものである。76年条約については万国海法会内に小委員会が設けられより多くの時間を充てて条約案を作成したものであるが、その検討は、57年条約後の情勢の変化への対応、他の国際条約との調整、及び責任制限主体の拡張の問題に向けられており、成立した条約も責任制限債権に関する規定の文言につきイギリス法を基礎とする基本的な立場を変更するものではなかった⁽⁸⁾。したがって、船主責任制限法の文言解釈上の問題についてはまずイギリス法を参酌しなければならない。本件において解釈が争われている文言についても、まずイギリス法においていかなる解釈が

行われているかが探求されなければならない。

本件決定要旨には、船主責任制限法の規定文言の解釈につき、判例・学説の存在しない中で、いかなる方針でこれを行うべきかが示されていないばかりか、その解釈からはその方針も明らかではない。たとえば、本件決定要旨の『『滅失』という文言の意義に照らせば』とするところからは、その解釈が規定文言の言語上の意味を敷衍するにとどまっていることが示されている。本件決定要旨の本案についての文言の解釈は後述のとおりすべての争点につき問題であることを合わせ判断するならば、同法の解釈の方針ないしは解釈方法は問題であるといわなければならない。

3. 船主責任制限法3条1項1号における「物の滅失」の意義について

責任制限債権を定める船主責任制限法3条1項1号（以下においては「本案」という。）における「滅失」の文言の解釈につき、判旨は、滅失を「物理的滅失」に限定すべきものと解して、引渡不能一般をいうものと拡張して解すべき合理的根拠を見出すことはできないとしている。本件決定要旨は、かく解する根拠を、もっぱら「滅失」という文言自体の意義に求めている。本案にいう滅失が物理的滅失に限定されるか否かを論じた判例・学説はない。本決定については、賛否見解が分かれている。

本件決定要旨に積極的な理由を掲げて賛成する見解には、その理由として第1に、本法が海上企業活動に特有な事故から生じた債権を制限債権とするその本来の制度趣旨であること、第2に、条約がその基本思想において英国の1894年商船法（Merchant Shipping Act 1894）に基づいており、また現行英国法は76年条約がそのまま国内法化されたものであり、さらには法の国際的統一を目指す条約の精神を考慮すべきであるから、「滅失」の意義を物理的滅失に限ると解する英国の有方法曹の解釈を尊重すべきであること、そして第3に「滅失」が物理的滅失のみならず保証渡のような相対的引渡不能をも含むとするのは、証券所持人の利害のみ第一義に擁護せんとする法解釈に則ったものにすぎないこと、を挙げるものがある。また、久留島教授は、①船主責任制限法は、条約にその存在根拠があること、及び②『船舶の運航に直接関連して生ずる』等の制限が商法577条には存在しないことにより、『滅失』の意義について違いがあるのは当然であるとされるが、滅失の意義を物理的滅失に限定することの積極的な理由は示されていない⁽¹⁰⁾。

滅失が物理的滅失に限定されることの理由として挙げている「責任制限制度の本来の趣旨」の意味は必ずしも明らかではないが、船主責任制限制度においては沿革的には広い範囲の債務につき船主の責任の制限を認めており、最も狭い範囲

でしか責任制限を認めないイギリス法の立場⁽¹¹⁾においても古くから船員による運送品の横領及び窃取による引渡不能の場合に船主責任の制限を認めており、制度の趣旨から直ちに滅失を物の物理的滅失に限定するという解釈は引き出せないであろう。その学説の掲げる第 2 の理由は、わが国の船主責任制限法の解釈の方法論にかかわるものである。確かに、原則としてイギリス法概念を用いているものと解すべきであり、イギリス法における意義を探求することは船主責任制限法の解釈のあるべき方法論であろう。したがって、条約がその基本思想において英国の 1894 年商船法に基づいており、また現行英国法は 76 年条約がそのまま国内法化されたものであり、さらには法の国際的統一を目指す条約の精神を考慮すべきであるとの指摘はきわめて正当なものである。しかし、イギリスの判決ではなく、「有力法曹」の解釈に権威を認めている点はイギリス法の参酌の方法論として直ちには賛成はできない。また、イギリスの現行の商船法における「滅失」が物理的滅失に限ると解されているとの指摘も問題である。というのは、後述するように①船員の運送品の横領及び窃取の場合に船主の責任制限を認めて船主を保護することが船主責任制限制度の一つの柱であり、②イギリスにおいては、船主責任制限条約は文言に明示的な限定の付されていない限り制限なく責任制限を認める解釈をするのが原則であり、③運送品の延着損害についてすら責任制限を許していること（76 年条約 2 条 1 (b)。なお、船主責任制限法 3 条 1 項 2 号参照。）との権衡からして物理的滅失を制限債権から除外することの理由が乏しく、そして④そもそも英米法にいう物理的損害 (physical loss or damage) がわが国のいわゆる物理的滅失に相当するか否かが問題であるからである。むしろ、イギリス法における物理的損害は、遅延損害などの経済的損害に対立する概念であり、物理的損害には経済的損害に該当しない引渡不能も含まれるものと解されている⁽¹³⁾。したがって、イギリス法の解釈を斟酌するならば、かえって船主責任制限法 3 条 1 項 1 号の滅失には引渡不能の場合も含まれると解すべきことになろう。また、制限債権であることは、船舶先取特権の成立という点においては債権者に利益であるが、責任制限の対抗を受けるという点では債権者に不利益であるから、滅失に引渡不能の場合が含まれると解しても、このことにより直ちに「証券所持人の利害のみ第一義に擁護」することにはならない。それゆえ、その見解の掲げる第 3 の理由は、これを理由として掲げることの意義は乏しいと思われる。

本件決定要旨に反対する見解は、①法文で「滅失」という文言が使用された場合、むしろ、物理的滅失のみならず引渡不能一般を含むと解する方が通常の解釈であること、②海上物品運送契約で責任制限の対象となるのは国際海上物品運送法の債務不履行責任であり、仮渡が同法 3 条 1 項の債務不履行責任を構成されること、③船主責任制限法 3 条 1 項 1 号及び 2 号は海上物品運送契約の債務不履行

の形態（滅失、損傷又は延着）を網羅しているとするべきであり、国際海上物品運送法と異なった限定解釈をすべき特別の理由はないこと、及び④物理的滅失とそれ以外の滅失の理由による引渡不能とはそれほど明瞭に区別できないことを理由とする。⁽¹⁴⁾船主責任制限法における滅失の意義は同法の解釈により明らかにされなければならないとの解釈方法論の観点からは、「法文で『滅失』という文言が使用された場合、むしろ、物理的滅失のみならず引渡不能一般を含むと解する方が通常の解釈であること」を理由として掲げることにはもちろんのこと、それぞれ異なる法分野において別個の沿革及び背景を基礎に成立した条約の国内法である船主責任制限法と国際海上物品運送法を関連づけて解することにも、解釈方法論としては疑問を禁じ得ない。また、物理的滅失とそれ以外の滅失の理由による引渡不能とはそれほど明瞭に区別できないことも、本件決定要旨の批判のさほど大きな理由とはならないであろう。

本号の「滅失」の意義は、船主責任制限法の解釈として明らかにされなければならない、商法577条、又は国際海上物品運送法3条の滅失の意義を探求しても、船主責任制限法3条1項1号の解釈には役立たない。本件においても学説においても、滅失の意義が同一であるべきか否かがこの文言の主要な争点となっているが、かかる決め手のない論争には終止符が打てないであろう。船主責任制限法の基礎となっている57年条約・76年条約はイギリスの1894年商船法という制定法（statute）に基づくものであり、海上企業者の保護制度を定めたものであるのに対して、国際海上物品運送法の基礎となっている1924年船荷証券条約（ヘグ・ルールズ）はイギリスの判例法に基づくものであり、船荷証券所持人の保護運動の産物である。船主責任制限法と国際海上物品運送法とにおいて、万国海法会の手になる海事条約の国内法であるという共通点はあるにしても、同一文言であるからといって機械的に同一意義に解釈することはできない。

結局、①前述のとおり57条約制定当時の世界の船主責任制度は広範な債務につき船主の責任の制限を認めており、最も狭い範囲で責任制限を認めるイギリス法においても船員による横領・窃取による運送品の引渡不能の場合に船主に責任制限を認めていたこと、⁽¹⁵⁾②57年条及び76年条約はイギリス法の船主責任制度を前提とし、イギリス法を基礎とするものであり、⁽¹⁶⁾滅失の概念もイギリス法の概念に従うべきところ、イギリスの船主責任制限法のもとにおいては滅失には引渡不能が含まれること、③イギリス法においては、零細船主の保護の必要から76年条約は条約の規定文言の認める制限債権に該当する限り条約の保護を与えられるべきであると解されていること、⁽¹⁷⁾④条約・船主責任制限法が運送品の延着損害について責任制限を認めていること（76年条約2条1(b)、船主責任制限法3条1項2号）との権衡からして、引渡不能の場合の損害賠償債権を制限債権から除外することの

合理的な理由が存しないこと、及び⑤そもそも本件決定要旨のいう意味における「物理的滅失」の概念は船主責任制限条約においてもその他の海事法においても存在しない概念であり、かかる概念を解釈に持ち込むことの理由は船主責任制限制度を制限する立場に立たない限り説明が困難であるが、そのような立場の実現は、解釈によってではなく、立法を通じて実現すべきである。以上の理由により、本号の滅失は引渡不能一般を含むと解すべきである。滅失を「物理的滅失」に限定すべきものと解する本件決定要旨には賛成できない。

4. 船主責任制限法3条1項1号における「船舶上」の意義について

本号の制限債権に該当するためには、物の滅失又は損傷が「船舶上で」又は「船舶の運航に直接関連して」発生したものであることが必要である。「船舶上で (on board the ship)」とした点は、出来事の発生時の物理的場所、すなわち出来事が船舶自体で起ったことを指す。「船舶上で」という要件と「船舶の運航に直接関連して」という要件は、合わせて「船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる」という要件を成すものであり、この2つの要件はそれぞれ船舶上及び船舶外で生じた場合をいう。そして、出来事が船舶上で生じたのではない場合であっても、「船舶の運航に直接関連して」生じたときは、責任制限は認められるのである。その意味では、出来事の発生場所としては船舶の内外を問わず責任制限を享受し得るのであるから、船舶上であるか否かはつねに重大な結果をもたらすものとは限らない。

本件決定要旨は、荷揚時の仮渡による引渡不能、つまり無権利者への運送品の引渡による滅失につき、荷揚行為と引渡による第三者の占有(所持)の取得とは、観念的にはその間に時間的間隔が存することが明らかであるから、船舶において行われる荷揚行為が、すなわち「引渡債務の履行不能による『滅失』を生じさせるものではなく」、したがって、本件積荷の「滅失」が「船舶上で」生じたものではないと解している。本件決定要旨は、積荷を正当な権利者でない者に引き渡し、かつ、同人からその返還を受けることが事実上不可能な状態に陥らせたことによる損害賠償債権を「引渡債務の履行不能による『滅失』」についての債務不履行の損害賠償請求権と構成し、その債権の発生時期及び場所を問題としているが、例えばその債権は運送品の引渡あるべかりし日に生じたものとするならば、76年条約の主要な責任制限債権である運送契約上の債務不履行に基づく債権はすべて「船舶上で」生じたとの要件の該当性が否定されることとなり、運送契約上の債権につき広く船主等の責任を制限しようとする条約及び船主責任制限法の趣旨に反する結果となる。船主責任制限法3条1項1号において、「船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる」ことが問題となるのは、損傷又は滅失

を発生させた出来事である。⁽²⁰⁾つまり、「船舶上で生ずる損害」についての債権が責任制限債権となるのであり、問題は損害が船舶上で生じたか否かである。57条約の国内法であるイギリス1958年商船法の規定では、船舶上で生じた「あらゆる損傷又は滅失」(any damage or loss)につき責任制限が認められるとされており、76年条約のイギリスの国内法化のための1979年商船法の規定も文言の変更はなされているが実質的には変更されていない。伝統的な船舶上の損害の例は、船舶上の船員による運送品の横領及び窃取であるが、この場合イギリス商船法上は、運送人の損害賠償責任が発生時期を問うことなく、横領又は窃取が船舶上で行われたならば、船舶上で生じた滅失又は損傷となる。仮渡など無権利者への引渡が船舶上でなされた場合も、同様にそれによる滅失は「船舶上で」生じたものと扱われることに疑問の余地はない。そして、イギリスの船主責任制限法上は、損害の発生時は横領・盗難・無権利者への引渡などの事故の発生時であり、運送品の引渡債務の履行期ではない。本件決定要旨が、「船舶上で」生じた損傷又は滅失であるかにつき、損傷又は滅失を生じさせた出来事の発生時期ではなく、「引渡債務の履行不能による『滅失』」の時期を問題としていることには賛成できない。

また、本件決定要旨が、「船舶上で」という要件と「船舶の運航に直接関連して」という要件を切り離して、まったく別個のものとして扱っている点も問題である。例えば、タンカーに積載されている油そのものは「船舶上の」物であるが、これが船舶から流出した場合、その滅失が「船舶上で」生じた滅失か否かが問題となるはずである。しかし、「船舶上で」生じた滅失に該当しなくても、「船舶の運航に直接関連して」生じた滅失であれば責任制限が認められる。イギリスの判例は傍論(dictum)ではあるが、安全でない港を選択したために座礁し、破損したタンカーから油が流出した場合には、その油の滅失は船舶の運航に直接関連して生じた滅失であると解している。⁽²¹⁾同様に、積荷の荷揚の際の損傷又は滅失も、「船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生じた」という要件に関する限り、その該当性を肯定できるであろう。出来事が船舶上で生じたのではない場合であっても、「船舶の運航に直接関連して」生じたときは責任制限は認められるのであるから、船舶上であるか否かは重大な結果をもたらすものではないことに注意しなければならない。

5. 船主責任制限法3条1項1号及び同項3号の「船舶の運航に直接関連して」の意義について

本件決定要旨は、船舶の運航とは、「航海中のみならず、船舶を航海のためにその機械的用法に従って操作管理すること全体を指す」と解している。学説に

は、本件決定要旨は、原審よりも「船舶の運航」について詳細に論じており説得力がある、としてこれを支持する見解⁽²²⁾のほか、後述の The Aegean Sea 判決を本件決定要旨と同趣旨であると理解した上で、本件決定要旨を支持するものがあるが、The Aegean Sea 判決は、物の滅失と「船舶の運航」との間に因果関係を要するとするものであり、同判決をかかえる趣旨のものとして解することには疑問がある。なお、これに関連して、海上物品運送契約の債務不履行に基づく損害賠償請求権が行為の態様や時期によって制限債権となったりならなかったりするの是不合理であるので、運送契約の履行に関する損害賠償請求権はすべて船舶の運航に直接関連して発生した債権であると解すべきであるとの見解も唱えられている⁽²⁴⁾。しかし、かかる解釈は、「船舶の運航に直接関連して」という要件を無意味なものとするのみならず、本号の責任制限債権は損害を生じさせた出来事を問題にするのであるから、かかる見解には賛成できない。

イギリスの The Aegean Sea 事件⁽²⁵⁾は、原油タンカーが航海傭船者の指示した港に入港の際に岩礁に乗り上げて座礁し、本船の船体が二つに折れて爆発し、積荷の大量の原油を流出した事故において生じた、本船の滅失についてのタンカーの船主の航海傭船者に対する損害賠償債権につき、航海傭船者には1976年条約のイギリス国内法に基づき責任制限が認められるか否かの判断が求められた事案であるが、判決は航海傭船者は船主からの損害賠償請求等については責任制限が認められないと判断した上で、責任制限が認められるという判断を仮定して、それゆえ厳密に言えば傍論としてではあるが、「船舶の運航に直接関連して」(in direct connection with the operation of the ship)の文言に、本件の事案に則してではあるが、かなり詳細な解釈を加えている。同判決は、「船舶の運航に直接関連して」(in direct connection with the operation of the ship)とは荷揚港の選択とその荷揚港へ航行することの指示を含む広範なものであるとし、「船舶の運航」(operation of the ship)の文言は、船舶上における行為に限定されないと解する。その文言には、船舶の運航のために行われるすべてのことが含まれる。船舶の運航には、港の選択並びにその安全性及び、海図、曳船等、その港を安全に使用するために必要なものを供給することに相当であるか否かを確認することが含まれる。その文言を本件の相手方の主張する狭い範囲に限定するならば、条約の定める範囲に該当する債権につき与えられるべき保護が大幅に制限されることになり、広く解釈するという政策に反するであろう。」としている。

「船舶の運航に直接関連して」は、損傷又は滅失が「船舶上で」生じたものでない場合に求められる要件であるが、これは物の滅失と「船舶の運航」との間に因果関係の存在を求めるものである。かりに本件決定要旨のように、「船舶の運航」を航海のために船舶をその機械的用法に従って操作管理することのみを指す

ものと解するならば、「船舶の運航に直接関連して」生じた損傷又は滅失として責任制限が認められる場合はきわめて狭いものとなるであろう。そして、The Aegean Sea の事案におけるように、本船の船長に安全でない港への入港を命じた結果生じた滅失については責任制限を享受できないこととなるであろう。かかる解釈は、The Aegean Sea 判決も示すとおり、条約の趣旨に反する。

船舶の運航は、物の滅失との間に因果関係を要するものであり、それゆえ運航は、operation の狭い「機械的用法に従って操作管理すること」の意に解するべきではなく、より広く文字どおりに「海上企業活動における船舶の運航ないし使用」の意に解するべきであろう。

6. おわりに

船主責任制限法3条1項及び3項に掲げる制限債権の要件である「物の滅失」、「船舶上で」及び「船舶の運航に直接関連して」のすべてについて、本件決定要旨の各解釈には反対である。そのみならず、本件決定要旨の解釈の背後にある文言の言語上の意味を重視する解釈方法は、法律解釈の方法としてそれ自体問題であるが、イギリス法に基礎を置く76年条約の解釈としてはなおさら問題である。船主責任制限条約のあるべき解釈方法ないしは解釈指針を示し、これに基づいて船主責任制限法の解釈としてこれらの文言の法律上の意義を探求すべきであったものと思われる。なお、本件では争点となっていないが、仮渡の場合は船主責任制限法3条3項の責任制限の阻却が問題となる。この問題に立ち入る余裕はないが、個別的にその要件に該当するか否かを判断するほかはないであろう。

- (1) 時岡泰・谷川久・相良朋紀・逐条船主責任制限法油濁損害保障法（1979）279頁以下。
- (2) 小町谷操三・海事条約の研究（海商法研究第7巻）（1969）44頁参照。
- (3) 時岡・谷川・相良・前掲23頁。
- (4) 柴田博「一九五七年船主責任条約の改正について—万国海法会第三〇回国際総会（ハンブルグ総会）報告—」海法会誌復刊19号（1975）13頁参照。
- (5) 谷川久「船主責任制限法の改正（1）」ジュリスト771号90頁、寺田逸郎「海事債権責任制限条約への加入と船主責任制限法の改正」海法会誌復刊26号（1982）3頁、南敏文「船主責任制限法改正の概要」商事法務946号2頁。
- (6) 小町谷・前掲44頁。
- (7) 石井照久「船主責任改正制度の問題の進展」海法会誌復刊17号（1974）35頁。S. Gault, *Marsden on Collisions at Sea*, 12th ed. (1998), p. 535.
- (8) 柴田・前掲29頁注15参照。
- (9) 郷原資亮・本件判批・私法リマークス2002〈上〉88頁以下。
- (10) 久留島隆・本件判批・判例評論514号55頁（判例時報1761号209頁）以下。
- (11) 田中誠二・海商法詳論（1970）81頁。

- (12) R. Colivaux, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed. (1982), p. 273.
- (13) 英米法にいう物理的損害についてさらに言えば、英米海事法においても運送品の物理的損害 (physical loss) という概念は存在するが、それは遅延損害などの経済的損害 (financial loss) に対立する概念であり、physical loss にはその原因を問わず引渡不能一般による損害が含まれる。本件決定要旨のいう「物理的損害」と英米海事法にいう physical loss はまったく異なる概念である。しかも英米海事法においては、loss or damage 概念は原則として physical loss or damage のみならず遅延損害などの financial loss or damage をも含むものである (See T.J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, (2001) p. 652)。
- (14) 中田明・本件判批・ジュリスト (2001) 1205号143頁。
- (15) 注11、12参照。
- (16) 石井・前掲35頁参照。See S. Gault, *Marsden on Collisions at Sea* p. 535.
- (17) *The Tojo Maru* [1972] A.C. 242, 269; *The Aegean Sea* [1998] 39, 46.
- (18) 重田晴生「船主責任制限制度」(江頭憲治郎・落合誠一編・海法大系) (2003) 46頁注(7)。
- (19) 重田・前掲44頁。
- (20) 重田・前掲46頁注(7)。南・前掲4頁も船主責任制限法3条1項各号は「債権発生的事実に着眼し」分類列举されているとする。
- (21) *The Aegean Sea* [1998] 2 Ll. L. Rep. 39, 51.
- (22) 久留島・前掲209頁。
- (23) 郷原・前掲89頁。
- (24) 中田・前掲144頁。
- (25) [1998] 2 Ll. L. Rep. 39, 51-52.