

早稲田大学審査学位論文（博士）

アメリカ法におけるマリタイムリーエンの研究

早稲田大学大学院法学研究科

伊藤 洋平

目次

はしがき	9
第1部 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	13
はじめに	15
第1章 私人間売買における追及性と第三取得者の保護	17
第1節 マリタイムリーエンの追及性	17
1 Nestor 事件判決におけるマリタイムリーエン概念の誕生	17
2 Bold Buccleugh 事件判決（英）による追及性の承認	21
第2節 海事裁判所における laches 法理の適用	23
1 Key City 事件判決による laches 法理適用の承認	23
2 laches 法理とコモンロー上の出訴期限との関係	26
(1) 出訴期限の類推適用による具体的基準の模索	26
(2) Gardner 事件判決による原点回帰	28
第3節 マリタイムリーエンの実行における laches の適用	29
1 不合理な遅延に関する事情	30
2 被告の不利益に関する事情	31
第2章 裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅	32
第1節 海事裁判所における対物訴訟手続	33
1 海事事件の裁判管轄	33
2 Supplemental Rules（補足規則）による海事訴訟手続	34
(1) 訴訟規則の統一と補足規則の制定	34
(2) アレスト手続（補足規則 C）	35
(3) アタッチメント手続（補足規則 B）	37

3	補足規則の合憲性に関する議論	38
第2節	海事裁判所における競売によるマリタイムリーエンの消滅	42
1	リーエン消滅の根拠	42
2	リーエンホルダーに対する手続保障	43
第3節	海事裁判所以外の裁判所における競売の効果	47
1	外国裁判所による競売の効果	48
(1)	Trenton 事件判決による承認基準の定立	48
(2)	対物訴訟としての性質	50
2	倒産裁判所による売却の効果	51
(1)	連邦倒産法と倒産裁判所	52
(2)	海事裁判所と倒産裁判所の管轄権の競合	53
(3)	倒産裁判所による売却の効果	55
	おわりに	56
第2部	アメリカ法におけるマリタイムリーエンの順位	61
	はじめに	63
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	65
第1節	一般海事法における順位付け	66
1	船員給料リーエンと海難救助リーエンの優先的地位	66
(1)	船員給料 (crew wages) リーエン	66
(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	68
(3)	両リーエン間の優劣	69
2	不法行為リーエンと契約リーエンの優劣	70
(1)	不法行為 (tort) リーエン	70

(2) 契約 (contract) リーエン	71
(3) 不法行為リーエン優先の根拠	73
3 裁判所保管下の費用 (custodia legis)	74
4 小括	75
第2節 船舶抵当権法による一般海事法の修正	76
1 船舶抵当権法の制定	76
(1) 一般海事法における船舶抵当権の地位	76
(2) 1920年船舶抵当権法の制定	78
(3) その後の船舶抵当権法の改正	79
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	80
(1) 優先的船舶抵当権 (preferred ship mortgage) の創設	80
(2) 財政的不堪航 (financial unseaworthiness) 概念の誕生	81
(3) 小括	83
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	84
第1節 一般海事法における「逆順優先ルール」	85
1 「逆順優先ルール」の理論的根拠	85
(1) 便益理論 (benefit theory)	85
(2) 準所有者理論 (proprietary interest theory)	87
(i) イギリス法における準所有者理論 (追及性の根拠)	87
(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)	88
(3) John G Stevens 事件連邦最高裁判決の位置付け	90
(i) 連邦最高裁判所による準所有者理論の援用	90
(ii) その後の下級審判決における「逆順優先ルール」の適用	92
(iii) 不法行為リーエンとその後の契約リーエンの優劣	92
2 判例法上の特別ルールによる「逆順優先ルール」の修正	93

(1) 航海ルールおよび季節ルール	93
(2) 40 日ルールおよび 90 日ルール	95
(3) 暦年ルールおよび 12 か月ルール	96
3 小括	98
第 2 節 船舶抵当権法による「逆順優先ルール」の修正	99
1 「早い者勝ちルール」の実質的導入	99
2 マリタイムリーエンの順位における laches 法理の適用	100
3 優先的船舶抵当権に対する laches 法理の適用	102
第 3 節 「種類」による優劣と「発生時期」による優劣の関係	104
おわりに	106
第 3 部 アメリカ法における船舶擬人化理論 (personification theory) の今日的 意義	110
はじめに	112
第 1 章 擬人化理論の生成と発展	113
第 1 節 擬人化理論と手続理論	113
1 アメリカにおける擬人化理論	113
2 イギリスにおける手続理論	114
3 両理論の相違	115
第 2 節 没収事件における擬人化理論の確立	116
1 マーシャルによる理論の創出	117
2 ストウリによる理論の確立	118
第 3 節 マリタイムリーエンへの擬人化理論の適用拡大	120
1 強制水先人の過失 (The China 事件判決)	120
2 裸傭船者の過失 (The Barnstable 事件判決)	121

第2章 擬人化理論の衰退	123
第1節 ホームズによる擬人化否認論	124
1 対物責任の起源を贖罪に求める理論（贖罪理論）	124
2 公用船の対物責任における否認論の展開（The Western Maid 事件判決） ...	126
第2節 裁判所における擬人化理論からの脱却	129
1 Res Judicata（請求遮断効）と対物訴訟	129
2 対物訴訟の移送（The Continental Grain 事件判決）	132
第3章 擬人化理論の今日的意義	134
第1節 擬人化理論に対する批判	134
1 ホームズの贖罪理論に対する学説の評価	134
2 船舶擬人化否認論の論拠	135
第2節 擬人化理論を支持する見解	137
1 船舶擬人化の「フィクション」性	137
2 擬人化理論の有用性	138
(1) 対物訴訟における擬制通知	138
(2) 責任主体特定の困難性	140
第3節 両説の検討	142
おわりに	143
第4部 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	147
はじめに	149
第1章 アメリカ抵触法の基礎理論	151
第1節 伝統的理論における法選択ルール	151
第2節 抵触法第2リステイメントによる「最重要関係地」アプローチと当事者自治 の承認	153

第3節 海事裁判所における抵触法革命の影響	155
1 Lauritzen 事件判決による最重要関係地テストの確立	155
2 Bremen 事件判決による当事者自治の積極的承認	157
第2章 抵触法革命後のマリタイムリーエンの準拠法	160
第1節 FMLA の改正による準拠法に関する紛争の増加	161
第2節 Lauritzen 基準（最重要関係地テスト）の定着	162
第3節 必需品供給契約の準拠法によるとする裁判例	166
1 権利放棄（Waiver）によるマリタイムリーエンの否定	166
2 定期傭船者が契約当事者である場合の判断基準	170
第3章 合意によるリーエン準拠法の選択と当事者自治	171
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	171
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	171
2 Harmony Container 事件判決によるリーエン準拠法の選択の承認	174
第2節 Harmony Container 事件判決後の展開	176
1 第4巡回区および第5巡回区の追随	176
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）	180
3 一連の裁判例に対する学説の評価	183
第3節 考察	186
1 当事者による準拠法選択の有効性	186
2 必需品供給リーエンの基本的性質（ <i>stricti juris</i> ）の変容の可能性	189
おわりに	192
参考文献一覧	197

論文初出一覧

第1部 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、2021 年)

第2部 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、2022 年)

第3部 アメリカ法における船舶擬人化理論 (personification theory) の今日的意義

(書き下ろし)

第4部 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

(早稲田法学会誌 73 巻 1 号、2022 年)

はしがき

海法が他の法領域と比べて最も顕著な特異性を示すものの一つに、船舶先取特権（またはこれにほぼ相当する英米法におけるマリタイムリーエン）の存在が挙げられる。船舶先取特権は、一般に、登記による公示がなされないにもかかわらず、登記した船舶抵当権に優先すること、船舶先取特権の行使は船舶差押の形態をとるため、ひとたびこれが実行されると船舶の滞船を生じさせることなどから、常に船舶所有者や船舶抵当権者、他の船舶先取特権者との間で緊張関係を生じ、被担保債権の範囲、先取特権相互間の順位（優劣）、船舶先取特権の消滅要件について、大きな争いが生じ得る。

ところで、平成 30 年の商法改正により、船舶先取特権の被担保債権の一部が削除されたほか（商法 842 条）、その優先順位に関しても人身損害に関する制限債権に係る船舶先取特権が最優先に位置付けられ（同条 1 号）、また、救助料債権の地位を強化するなどの改正がなされた（同条 2 号、同 843 条 1 項）。しかし、船舶先取特権の消滅に関する規定（商法 845 条、同 846 条）や、一定の被担保債権に係る船舶先取特権について、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との規律（商法 843 条 2 項ただし書。本論文ではかかる規律を「逆順優先ルール」という。）については、特段の変更はなされなかった。これは、かかる規定については改正の必要性がないと考えられたことのアラわれであるが、そもそもかかる問題については、裁判例や学説における議論が乏しいとみることできる。わが国では、担保金の提供の必要性（民事保全法 14 条）や、船舶が実際にわが国の港に入港するまで裁判所の管轄を生じないこと（同法 12 条 1 項）などから、船舶の仮差押は要件が厳しく、極めて稀にしかなされていない。他方で、船舶先取特権を有する場合は、担保金の提供を要せず、また船舶の入港前にも船舶国籍証書等引渡命令（民事執行法 115 条）の申立てが可能である。そのため、船舶を差し押さえることができるか否かは、事実上、船舶先取特権を有するか否かにより決せられるともいえ、船舶先取特権の有無は船舶債権者にとっては最大の関心事であるといえる。

かかる背景もあつてか、わが国における船舶先取特権の議論はこれまで、被担保債権の範囲（「航海」の意義や雇用契約によって生じた債権の範囲など）や準拠法など、主として船舶先取特権の成立段階での議論に終始してきた感が否めない。その反面、ひとたび船舶が差し押さえられると、当該船舶の早期解放のため、ただちに担保金の提供や保険者等による保証状の発行がなされることも多く、船舶の売却や配当の手續にまで進むことは稀であり、裁判所の競売手續の効果や複数の船舶先取特権の優劣について、裁判所が判断を示す機会はほとんどなかった。このように、わが国では船舶先取特権について、被担保債権の範囲などの一部の論点を除き、深い検討がなされてきたとはいいがたい。もちろん、裁判例や学説における議論の蓄積がないということは、実際に裁判所において問題となることが少ないということであり、そのような問題について議論することは実益に乏しいといえなくもない。しかし、いざそのような論点が実際に裁判所において問題となったときに、裁判所に対して、正しい判断へと導くための資料を提供することは、海事法学の使命というべきであり、予め議論を深めておくことは重要である。本論文はかかる問題意識から、これまであまり議論されてこなかった船舶先取特権の問題に関して何らか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を様々な角度から検討し、考察を試みることにした。

まず、第 1 部では、マリタイムリーエンの追及性の根拠およびその限界について検討した。わが国では、その根拠や範囲について若干の争いはあるものの、船舶先取特権は目的船舶が善意の第三者に譲渡されても消滅しないという追及性を有することに争いはないが、他方で 1 年の除斥期間（商法 846 条）に服し、さらに船舶譲受人の公告による追及性の除斥（商法 845 条 2 項）も認められている。かかる規律の妥当性について判断するためには、そもそも公示のなされない船舶先取特権がなぜ追及性を有するのかを考える必要がある、また、追及性と善意の第三取得者の保護とを適切に調整するための法的枠組みの検討が必要となる。第 1 部では、アメリカ法においてマリタイムリーエンなる権利が誕生した経緯にまで遡り、その追及性の根拠について確認するとともに、アメリカ法がマ

リタイムリーエンの追及性と善意の第三取得者保護との利益調整を、客観的・画一的な時的制限によるのではなく、衡平法上の *laches* の法理の適用によって実現していることについて考察した。第 1 部の後半では、追及性に対するもう一つの例外ともいえるべき裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅について、その根拠を考察するとともに、潜在的リーエンホルダーに対する手続保障やリーエン消滅の効果を生ずるための要件について検討した。

第 2 部では、マリタイムリーエンの順位について、リーエンの種類による優劣および発生先後による優劣（逆順優先ルール）について検討した。種類による優劣に関しては、一般海事法上形成されてきたマリタイムリーエンの順位が、船舶抵当権の地位強化を目的として制定された 1920 年の船舶抵当権法（*Ship Mortgage Act 1920*）によって大きな影響を受け、その結果「財政的不堪航」概念といった新たな問題が生じたことを確認している。さらに発生時期の先後による優劣に関しては、その理論的根拠を考察するとともに、判例法上認められた様々な修正ルールの検討を通じて、逆順優先ルールの実質的根拠は、マリタイムリーエンの消滅（追及性の遮断）に関する *laches* の法理と同じく、マリタイムリーエンは公示のなされないシークレットリーエンであるため、迅速な権利実行が求められることにあることを確認した。

第 3 部では、第 1 部および第 2 部において引用した裁判例で参照された船舶擬人化理論（*personification theory*）について、その誕生から発展、衰退への過程を確認した。その上で、これを支持する見解および批判する見解の検討を通じて、船舶擬人化理論の今日的意義について考察し、同理論は結局のところ、船舶そのものを被告とすることのできる対物訴訟の利点について述べているにすぎないのではないかとこの卑見を提示した。

最後に第 4 部では、マリタイムリーエンの成立に関する準拠法を当事者の合意によって指定することの有効性について検討した。わが国では、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、これをいかに解するにせよ、法定担保物権である船舶先取特権の準拠法について当事者による合意を認めることなど、全く想定されてこなかったと

いえよう。これに対し、アメリカ法では、近時多くの裁判例がマリタイムリーエンの成立に関する準拋法の指定を許容する傾向を示していることから、その背景を探るとともに、わが国において同様の考え方をとることの可能性について検討した。準拋法の問題は、前記のとおりこれまで活発に議論がされてきた船舶先取特権の成立段階の問題ともいえるが、本文において示すとおり、アメリカにおいてマリタイムリーエンの準拋法指定が認められつつある背景として、第 2 部で検討したマリタイムリーエンの順位の変化（必需品リーエンの船舶抵当権への劣後）によって、必需品リーエンの *stricti juris* たる基本的性質が変容している可能性も考えられる。そのため、第 4 部における考察は船舶先取特権の準拋法についてはもちろん、船舶先取特権の順位の問題に関しても貴重な示唆を与えるものといえるであろう。

もとより本論文はマリタイムリーエンに関するいくつかの側面について検討したにすぎず、アメリカ法におけるマリタイムリーエンのすべてを詳らかにしたものでは決してない。しかし、本論文では、19 世紀初めの裁判例から 2000 年以降の近時の裁判例に至るまで 200 を超える裁判例を引用し、それらの分析などを通じてアメリカ法におけるマリタイムリーエンの全体像をおぼろげながらも示すことはできたのではないかと思う。各部のおわりには、わが国の船舶先取特権について、アメリカ法の検討から着想を得た提言や問題提起を行ったが、これらの議論の深化については、今後の研究課題としたい。

第1部 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

はじめに

第1章 私人間売買における追及性と第三取得者の保護

第1節 マリタイムリーエンの追及性

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

第2節 海事裁判所における laches 法理の適用

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

第3節 マリタイムリーエンの実行における laches の適用

- 1 不合理な遅延に関する事情
- 2 被告の不利益に関する事情

第2章 裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅

第1節 海事裁判所における対物訴訟手続

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

第2節 海事裁判所における競売によるマリタイムリーエンの消滅

- 1 リーエン消滅の根拠

2 リーエンホルダーに対する手続保障

第3節 海事裁判所以外の裁判所における競売の効果

1 外国裁判所による競売の効果

(1) Trenton 事件判決による承認基準の定立

(2) 対物訴訟としての性質

2 倒産裁判所による売却の効果

(1) 連邦倒産法と倒産裁判所

(2) 海事裁判所と倒産裁判所の管轄権の競合

(3) 倒産裁判所による売却の効果

おわりに

はじめに

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

このように、商法 845 条の公告がなされた場合、船舶先取特権の消滅という極めて重大な効果が生じることになるが、最短で僅か 1 か月の申出期間で足りるとすることは、先取特権者の保護に欠けるのではないかとの疑問が生ずる²。また、商法 846 条の定める 1 年の除斥期間についても、その立法趣旨は正当であるとしても、当該船舶の運航形態や先取特権者の個別の事情を一切考慮せず、消滅時効のような完成猶予の余地もなく、一律にその発生³から 1 年で消滅させることは妥当なのであろうか。

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

² 今井薫ほか『現代商法Ⅳ 保険・海商法 改訂版』（三省堂、1994）316 頁。

³ 何をもって先取特権の「発生」とするのかについても、法文上明らかではない。阿部士郎＝峰隆男「船舶先取特権をめぐる問題点」米倉明ほか編『金融担保法講座Ⅳ 巻 質権・留置権・先取特権・保証』233 頁（筑摩書房、1986）は、被担保債権の弁済期を意味すると解すべきであると主張するが、広島地呉支判昭和 56・9・18 判時 1046 号 130 頁は、製造中の船舶に対する船舶先取特権（改正前商法 842 条 8 号、平成 30 年商法改正により削除）に関して、弁済期ではなく、注文者名義の所有権保存登記を経由した日をもって発生日とした。

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

以上のような問題意識から、船舶先取特権の追及性の根拠およびその限界を探ることが本稿の目的であるが、わが国においては、これらに関する先行研究も裁判例も極めて乏しいのが実情である。そこで、本稿では、アメリカ法におけるマリタイムリーエンの追及性とその限界について検討を行い、わが国における議論の端緒としたい。今日の海運実務において英国法の占める重要性に鑑みると、何故アメリカ法を研究の対象とするのかとの疑問もあるかもしれないが、アメリカ法は日本法と同様に必要品の供給債権（いわゆるネセサリーズ）にも広くマリタイムリーエンを認めており、それだけに他国に比してマリタイムリーエンに関する裁判例が多く存在すること、また、後に検討するように、*laches* 法理というわが国とは異なるアプローチによってマリタイムリーエンの追及性と第三取得者の保護という利害調整を図っていることなどから、より多くの示唆を得られるのではないかと、観点から、アメリカ法を検討の対象とする。

本稿では、まず第 1 章において、マリタイムリーエンの追及性の実質的根拠について検討するとともに、第三取得者保護のための法理として発展してきた *laches* の法理につ

いて、その沿革および適用要件を考察する。次いで第 2 章では、マリタイムリーエンの追及性に対するもう一つの例外ともいえるべき、海事裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅について考察し、その実質的根拠および適用範囲を明らかにするとともに、外国裁判所や倒産裁判所における売却の効果についても検討する。

第 1 章 私人間売買における追及性と第三取得者の保護

第 1 節 マリタイムリーエンの追及性

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

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

1 Nestor 事件判決におけるマリタイムリーエン概念の誕生

マリタイムリーエンがいつ、どのように発生したのか、その起源は必ずしも明らかではない⁶。むしろ、マリタイムリーエンには唯一の起源というものはなく⁷、異なる起源

⁴ *The Wm. Kraft*, 24 F. 191 (W.D. Pa. 1885)は、リーエンホルダーからリーエンの問題は解決済みと言われて船舶を購入した後に、当該リーエンホルダーから新所有者に対しリーエンの主張をすることは許されないと判示したが、これは禁反言の法理の適用によるものであって、マリタイムリーエンの追及性を否定したものではない。

⁵ *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo PC 267.

⁶ THOMAS A. RUSSELL, 2 BENEDICT ON ADMIRALTY, § 21 at 2-4; see also, Paul Macarius

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

このように別個独立に認められていた海事債権に特有のリーエンについて、コモンロー上のリーエンとは異なる種類のリーエンとして認識し、これにはじめて“*maritime lien*”（マリタイムリーエン）という名称を付与したのは、アメリカ連邦最高裁判所の陪席裁判官であったストウリ（Joseph Story）判事であった¹⁵。1811 年にアメリカ史上最も若い 32 歳で連邦最高裁判所の判事に任命されたストウリは、1845 年に没するまでの在職期間中、連邦最高裁判所および巡回区裁判所¹⁶の判事として数多くの多数意見を書

Hebert, *Origin and Nature of Maritime Liens*, 4 TULANE LAW REVIEW [hereinafter, *Tul. L. Rev.*] 381, 382 (1929-1930).

⁷ Edward F. Ryan, *Admiralty Jurisdiction and the Maritime Lien: An Historical Perspective*, 7 WESTERN ONTARIO LAW REVIEW 173, 194 (1968).

⁸ *Id.* at 194.

⁹ Eleanora Charlotta, 166 Eng. Rep. 56 (1823).

¹⁰ Wells v. Osman, 92 Eng. Rep. 193 (1704).

¹¹ Corset v. Husely, 90 Eng. Rep. 389 (1724).

¹² *possessory lien* ともいい、ほぼわが国の留置権に相当するものである。

¹³ ほぼわが国の先取特権に相当するものである。

¹⁴ Ryan, *supra note 7*, at 198.

¹⁵ *Id.* at 200.

¹⁶ ここでいう巡回区裁判所（Circuit Court）とは、1789 年裁判所法で設置された下級裁

き、またハーバード・ロースクールの教授を兼任し、9つの Commentaries を著するなど、建国初期のアメリカにおける法学の発展に大きな足跡を遺した。中でも初期の海事法分野の発展においてストウリの果たした役割は大きく、マリタイムリーエンの理論的基礎はストウリによって築かれたといっても過言ではない。

1831年の Nestor 事件判決¹⁷では、船舶の索具の修繕を行った修繕者が90日の支払猶予を与えて船舶の出航を認めたことが、リーエンの放棄となるかが争われた。第1巡回区裁判所の判事を兼任していたストウリ判事は、船舶修繕者の船舶に対するリーエンなど海事法上のリーエンを「マリタイムリーエン」と呼称した上で、マリタイムリーエンはコモンロー上のリーエンとは異なり、占有を要件とせず、支払猶予を与えて出航を認めたとしてもマリタイムリーエンを失わないと判示した。ここでのストウリ判事の説示は、マリタイムリーエンの基礎を理解する上で特に重要と思われるため、少々長くなるが、以下に引用する。

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

「マリタイムリーエンは、物の占有を必要としない。占有とは無関係に存在する。冒險貸借や船員の給与に対するリーエンが現実のまたは推定的占有に関係するとは考えられていない。(中略)サプライに対する信用を供与することと、そのサプライの代金のために本船上にリーエンを保持するということは何ら矛盾しない。実際、その物

判所の一つであり、現在の巡回区控訴裁判所 (Circuit Court of Appeals) とは異なる。連邦最高裁判所の判事が2名ずつ3つのグループに分かれ、連邦最高裁判所の法廷の開かれない時期に自らが割り当てられた Circuit を巡回し、各地の地裁判事1名と合体して3名で法廷を開くこととなっていたため、このような名称が付いた (田中英夫『アメリカ法の歴史(上)』(東京大学出版会、1968) 170頁~171頁、望月礼二郎『英米法(新版)』(青林書院、1997) 88頁参照)。

¹⁷ The Nestor, 18 F. Cas. 9 (Cir. D. Me. 1831).

¹⁸ *Id.* at 12.

の占有を維持するということが矛盾する。必要な修理やサプライは、航海の遂行のために提供される。もし、供給業者が自らのリーエンを確保するために船舶の占有を維持したら、どうして航海を遂行できようか。実際は、海事法は、支払期限の猶予、つまり、対物訴訟を提起する権利を意図的に遅らせると同時に、リーエンを発生させることを前提としている。」¹⁹

「海事法は、船舶所有者の個人的担保を補完するものとして船に対するリーエンを与えている。航海が完了する前にリーエンを実行することは求められていない。なぜなら、それが一般に航海および商取引のために利益となるからである。もちろん、リーエンは消滅しないわけではなく、重大な過失や遅延によって消滅することはあり得る。しかし、船員の給与や冒険貸借の場合、適切な時期および状況下において、合理的な注意をもって実行することが求められるのみである。」²⁰

ストウリ判事は、これに先立つ1819年の *The General Smith* 事件判決²¹において、外国船に対する必要品の供給は、海事法上、船舶に対して大陸法に由来するリーエンを取得するが、内国船に対するリーエン²²は占有を失えば消滅すると判示している。このように、ストウリ判事は、すでにこの頃には、コモンロー上の占有に基づくリーエンとは区別された海事法上のリーエンというものを観念していたとみられるが、*Nestor* 事件判決で遂にこれらの海事法上のリーエンを包括したマリタイムリーエンなる概念を生み出すに至ったのである。即ち、マリタイムリーエンとは、それぞれ異なる沿革から認められていた海事法上のリーエンに共通する特有の性質を抽出し、コモンローや衡平法におけるリーエンとは区別された特別なリーエンとしてストウリ判事によって構成されたものであり、Schoenbaum 教授による「出航によって債務を免れることを防止しつつも船舶を運航さ

¹⁹ *Id.* at 13.

²⁰ *Id.*

²¹ *The General Smith*, 17 U.S. 438 (1819).

²² 当時内国船に対する必要品の供給についてはマリタイムリーエンが認められておらず、ここでいう内国船に対するリーエンとは、コモンロー上のリーエンを意味する。

せ続けるために「19世紀に生み出されたラフな担保制度」との叙述²³は、マリタイムリーエンの本質を端的かつ的確に表したものといえよう。

2 Bold Buccleugh 事件判決（英）による追及性の承認

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

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

このように、Bold Buccleugh 事件判決における追及性の承認は Nestor 事件判決に大きく依拠したものであったが、先に述べたとおり、Nestor 事件判決は 90 日の支払猶予を

²³ THOMAS J. SCHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW, 770 (6th ed. 2018).

与えて出航を認めた（船舶の占有を放棄した）ことがリーエンの放棄となるかが争われたものであり、目的船舶が善意の第三者へ譲渡されることによりマリタイムリーエンが消滅するか否かが問題となった事件ではなかった。マリタイムリーエンは、船員の給料債権や船舶衝突等の海事不法行為による損害賠償請求権についても成立するが、これらの場合にマリタイムリーエンの発生と同時に船員や不法行為の被害者が当該船舶の占有を取得するということは通常考えられず、マリタイムリーエンの発生ないし存続のための要件として占有を必要とするということは、もとよりあり得ないことである。このように、マリタイムリーエンが占有を要件としない、すなわち、占有を失っても権利行使し得るということと、目的物の所有権が善意の第三者へ譲渡された場合に、当該第三者に対してもマリタイムリーエンの存在を対抗できるということとは、必ずしも同義ではない。マリタイムリーエンが非占有担保であるとする *Nestor* 事件判決は、マリタイムリーエンが追及性を有するという事実と矛盾するものではないが、必ずしも当然に追及性を導くものとはいえず²⁴、この点において、枢密院の判示には若干の論理の飛躍があるように思われる。

マリタイムリーエンの追及性の実質的根拠については、むしろ *Bold Buccleugh* 事件判決の原審判決²⁵に見出すことができる。原審判決において *Lushington* 判事は、売却によって船舶がその責任を免れるとすれば、加害船の船舶所有者が当該船舶を売却することによって被害者にとって最良の担保を剥奪できることになるとして、単なる所有権の移転によって船舶がその責任を免れないことは明らかであると判示している²⁶。マリタイムリーエンは、航海の完遂のために非占有担保とされたのであり、それをいいことに債権者に無断で船舶を売却してマリタイムリーエンの負担を免れ得るとすれば、マリタイムリーエンという担保そのものが成り立たなくなる。マリタイムリーエンの追及性の実質的根拠は、

²⁴ 日本法を例に挙げれば、動産保存の先取特権（民法 320 条）や動産売買の先取特権（民法 321 条）は占有を要件としない非占有担保であるが、追及性を有しない（民法 333 条）。

²⁵ *The Bold Buccleugh*, 166 Eng. Rep. 944 (1850).

²⁶ *Id.* at 948.

結局のところ、そのように解しないと担保としての実効性に著しく欠けるといふ、極めてシンプルな価値判断にあるというほかないであろう。

第2節 海事裁判所における laches 法理の適用

前節で検討したとおり、マリタイムリーエンの追及性については一般に承認されているが、このことは必ずしもマリタイムリーエンの無条件の追及性を認めるべきということの意味しない。マリタイムリーエンは登記・登録を要せず、また占有をも要しないシークレット（隠れた）リーエンであるため、無条件の追及性を認めると、リーエンの存在につき善意の第三取得者を害することもまた明らかである。ここにおいて、マリタイムリーエンの存在を知らずに目的船舶を取得した第三取得者と、権利実行前に目的船舶を譲渡されてしまったリーエンホルダーとの利害調整が必要となる。Nestor 事件判決においてすでにストウリ判事は、「もちろんリーエンは消滅しないわけではなく、重大な過失や遅延によって消滅することはあり得る」と述べ、第三者の権利が関係するときには権利行使の遅延によってマリタイムリーエンを失う余地について言及していたが、一般海事法は、リーエンホルダーと第三取得者との利害調整を衡平法上の出訴懈怠の法理（以下、「laches の法理」）に求めた。つまり、マリタイムリーエンの追及性は、当初から laches の法理による制限の下においてのみ認められてきたのであり、その意味では、マリタイムリーエンは制限的な追及性を有するにとどまるということができよう。本節では、衡平法上の法理である laches の法理が海事裁判所においていかに適用されてきたのかを概観した上で、マリタイムリーエンの実行遅延における laches 法理の適用について、裁判例の検討を通して考察を試みる。

1 Key City 事件判決による laches 法理適用の承認

マリタイムリーエンは、その多くが一般海事法、すなわち、判例法上認められてきたものであるから、時効がない。また、1910年の連邦マリタイムリーエン法（Federal Maritime Lien Act）や1920年の船舶抵当権法（Ship Mortgage Act）などの制定法によ

り創設されたマリタイムリーエンについても、これらの制定法はリーエンの出訴期限を特に定めていない。したがって、アメリカ法上、マリタイムリーエンそのものが時効によって消滅することはない。しかし、マリタイムリーエンは被担保債権（船員給料、海難救助報酬請求権、不法行為債権等）が存続する限りいつまでも行使できるわけではなく、権利行使の懈怠によって被告が不利益を被るときは権利行使が許されないとする *laches* の法理の適用を受ける。

laches は「散漫な」を意味するラテン語“*laxus*”の派生語であり、ローマ法に起源を有するとみられる。衡平法上の救済は、「権利」というよりも裁判所による「恩恵」であり、衡平法裁判所は、訴えの提起が許されるか否かにつき当事者の状況を評価した。この過程で生成されたのが *laches* の法理である。*laches* の法理は、権利実行の不合理な遅延（*unreasonable delay*）と遅延による被告の不利益（*prejudice*）という 2 つの要件により構成される²⁷。このような衡平法上の法理がいつ、どのように海事法に持ち込まれたのか正確な起源は不明とされるものの、マリタイムリーエンの追及性によって不利益を被る善意の第三取得者を保護するための法理として古くから用いられてきた²⁸。もちろん、*laches* はマリタイムリーエンに限らず、広く海事債権の行使において適用され得る法理ではあるが、マリタイムリーエンの実行に関する限り、目的船舶の原所有者（マリタイムリーエン発生時の所有者）との関係において *laches* が適用されることは稀と思われ、事実上、第三取得者保護のための法理として機能してきたといえる。

²⁷ Henry L. McClintock, *HANDBOOK OF THE PRINCIPLES OF EQUITY*, 71 (1948), 植田淳『エクイティの法格言と基本原理』86頁（晃洋書房、1996）参照。

²⁸ 船長の給料債権に関する対人訴訟に関してではあるが、*Willard v. Dorr*, 29 F. Cas. 1277 (Cir. D. Mass. 1823)でストウリ判事は、海事裁判所は衡平法裁判所と同様に、古くさい（*stale*）請求には保護を与えない旨述べている。ここでは *laches* という表現は用いられていないが、この頃すでに *laches* の法理が海事裁判所においても適用されていたことが窺われる。*The Utility*, 28 F. Cas. 854 (S.D.N.Y. 1831)では、マリタイムリーエン（判決では *lien upon the vessel* などと表現）の実行の遅れによりリーエンを失うか否かに関して、“*laches*”という表現が用いられている。

1843年のChusan事件判決²⁹は、善意の第三取得者へのマリタイムリーエンの対抗の可否が問題となったおそらく初めての事件である³⁰。マサチューセッツ地区の巡回区裁判官であったストウリ判事は、マリタイムリーエンが被担保債権の履行期到来後合理的な期間内に実行されなければ、海事裁判所は衡平法裁判所と同様に第三取得者を保護するとして、何が「合理的な期間」であるかは、個別の事件の状況によって定まり、確定的あるいは一般的な解釈基準によって決定できるものではないと判示した。

その後、マリタイムリーエンの実行の遅延を理由に善意の第三取得者にリーエンを対抗できないとする下級審判決がいくつか出され³¹、1872年のKey City事件判決³²で連邦最高裁判所は、マリタイムリーエンの実行遅延による laches 法理の適用について、初めての判断を示した。判決において Miller 判事は、①マリタイムリーエンはいかなる時効にも服さないが、laches ないしマリタイムリーエンの実行における遅延は状況いかによっては有効な抗弁となり得ること、②そのような抗弁となり得る遅延は、確定的な不変期間によって定まるものではなく、いかなる事案においても、当該事案の状況に依拠したものでなければならないこと、③リーエンが善意の第三取得者にとって不利益に実行される時は、laches の抗弁はリーエン発生時の所有者に対するよりも短い期間で認められ、また遅延の状況についてより厳しい審査に服することを明らかにした。この Key City 事件判決は、マリタイムリーエンの実行に関しても衡平法上の laches の法理が適用されることを連邦最高裁判所が初めて承認したと同時に、マリタイムリーエンの実行に高い勤勉

²⁹ The Chusan, 5 F. Cas. 680 (Cir. D. Mass. 1843).

³⁰ 1831年のNestor事件判決では、マリタイムリーエン実行の遅延によって権利を失う余地があることが傍論として述べられたにとどまる。

³¹ この当時は laches という表現は用いられておらず、いずれの裁判例でも、長期間実行しないことにより権利放棄 (waiver) したとみなされるとの理論構成がとられていた。See The General Jackson, 10 F. Cas. 180 (D. Mass. 1854); The Lillie Mills, 15 F. Cas. 539 (D. Mass. 1855); The Admiral, 1 F. Cas. 178 (D. Mass. 1856); Stillman v. The Buckeye State, 23 F. Cas. 82 (D. Mich. 1856).

³² The Key City, 81 U.S. 653 (1872).

さ (diligence) が求められることを示した判決であった³³。

2 laches 法理とコモンロー上の出訴期限との関係

(1) 出訴期限の類推適用による具体的基準の模索

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

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

³³ このような考え方は、当該船舶の原所有者や第三取得者との関係だけではなく、他のリーエンホルダーとの関係、即ち、マリタイムリーエンの優劣においても重要な指針を与えることとなった。

³⁴ The Sarah Ann, 21 F. Cas. 432 (Cir. D. Mass. 1835)においてストウリ判事は、海事法においてもコモンロー上の出訴期限を類推することを示唆していた。

³⁵ McGrath v. Panama R. Co., 298 F. 303 (5th Cir. 1924).

るとすることは矛盾であると述べ、海事法上の請求においてもコモンロー上の 1 年の出訴期限が類推適用されるとした。また、上記出訴期限を 4 か月経過したことによって被告が被った不利益が立証されていないとの原告の主張に対して、出訴期限の経過によって、被告の不利益は反証のない限り推定されるとの判断を示した。

マリタイムリーエンの実行に関しては、州法上の出訴期限の適用ないし類推適用の可否が問題となった。かつて一般海事法においては、母港における（即ち、内国船に対する）必需品供給債権についてマリタイムリーエンは認められておらず、この不都合を解消するため多くの州が自らの州法によってこれらの債権にリーエンを付与していた。その後、連邦マリタイムリーエン法および船舶抵当権法により、内国船に対する必需品供給債権について広くマリタイムリーエンが認められるようになったが、これらのマリタイムリーエンと州法に定められた出訴期限との関係が問題となったのである。船舶抵当権法の施行から 4 年後の *Nolte v. Hudson* 事件判決³⁶において第 2 巡回区控訴裁判所は、船舶抵当権法施行時において既に存在していた、内国船に対するリーエンは契約締結から 12 か月で消滅するとのニューヨーク州法³⁷は、船舶抵当権法により取って代わられたものではなく、なお内国船に対するリーエンに適用されるとし、契約の 19 か月後になされた対物訴訟の提起を認めなかった。即ち、同判決は、船舶抵当権法施行後のマリタイムリーエンに対してコモンローたる州法上の出訴期限を直接に適用したのである。しかしながら、同判決は、連邦法たる船舶抵当権法の制定によって法の統一を図ろうとした趣旨に反し、外国船と内国船の区別を継続させるものであるとの批判にさらされ、9 年後の *Owhyee* 事件判決³⁸において第 2 巡回区控訴裁判所は *Nolte v. Hudson* 事件判決を改め、州法上の出訴期限は無条件に権利行使できる時期と遅延の説明が要求される時期とを区別する基準を提示すると判示するに至った。

³⁶ *Nolte v. Hudson Nav. Co.*, 297 F. 758 (2d Cir. 1924).

³⁷ New York State Lien Law, § 83.

³⁸ *The Owhyee*, 66 F.2d 399 (2d Cir. 1933).

これらの裁判例は、表向きにはコモンロー上の出訴期限の経過によって不合理な遅延と被告の不利益が推定されると述べるにとどまるものであったが、実際の判断においては、コモンロー上の出訴期限の経過後は、遅延によって被告に具体的な不利益が生じたか否かを十分に審査せずに訴えを却下するという裁判実務が次第に確立していった³⁹。

(2) Gardner 事件判決による原点回帰

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

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

「laches の存否は基本的には事実審裁判所の裁量に委ねられるが、出訴期限の単純

³⁹ *Note, Displacement of the Doctrine of Laches by Statutes of Limitations, Crystallization of the Equitable Rule*, 79 UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA LAW REVIEW 341 (1930-1931)は、コモンロー上の時効期間経過後においても権利行使が認められた裁判例は、いずれも被告の詐欺に起因して権利実行が遅れるなどした事例である（その場合、コモンロー上の時効期間はそもそも進行しない）と指摘する。

⁴⁰ *Gardner v. Panama R. Co.*, 342 U.S. 29 (1951).

な適用によって決せられるべきではない。当事者間の公平もまた考慮されなければならない。言い訳のできない権利行使の遅延がなく、単なる時間の経過によって被告の不利益が生じていない場合には、救済を妨げるべきではない。」⁴¹

「申立人は、本件において勤勉に補償を求めてきた。負傷後 1 年以内に 2 度訴訟提起をした。2 度目の訴訟は議会の立法によって却下されたものであり、彼女自身の落ち度によるものではない。訴訟がいまだに事実審の審理に進んでいないという事実によって被申立人の立場が害されたということは、立証されていない。」⁴²

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

第3節 マリタイムリーエンの実行における laches の適用

ここまではマリタイムリーエンを含めた海事債権全般についての laches の適用基準についてみてきたが、以下では、特にマリタイムリーエンの実行の局面において、いかなる事情が考慮されているかを検討したい。マリタイムリーエンの実行においても、laches 適用の可否は不合理な遅延および被告の不利益によって判断されることに変わりはない。他方で、マリタイムリーエンの実行は、海事裁判所における対物訴訟 (*in rem action*) によってのみ実行され得るところ、コモンローにおいては対物訴訟に対応する訴訟手続が存在しないため、不合理な遅延の要件に関して、類推すべき出訴期限が存在しないという特徴がある⁴³。また、対物訴訟を提起するためには、当該裁判所の管轄内に被告となる船

⁴¹ *Id.* at 30-31.

⁴² *Id.* at 31.

⁴³ 前述のとおり、内国船に対する必要品供給リーエンの場合は州法上の出訴期限を参照し得るが、他のマリタイムリーエンの場合には、類推すべき出訴期限が見当たらない。

船が存在することが必要であるため、必ずしも原告が望んだ時期に対物訴訟の提起ができるとも限らない。さらに、被告の不利益に関しても、目的船舶の譲渡後の権利実行によって善意の第三者が不測の損害を被ることがあり得るという点において、他の海事債権の行使とは異なる考慮が求められる。このような相違から、マリタイムリーエンの実行における laches の適用については、不合理な遅延および被告の不利益（訴訟手続上は被告は船舶そのものであるが、ここでは所有者の不利益が考慮される）に関し、以下のような事情が考慮されている。

1 不合理な遅延に関する事情

マリタイムリーエンは基本的に公示のされないシークレトリエンであり、長期間に亘って権利行使を怠ると第三者に不測の損害を与える可能性が高いため、マリタイムリーエンの実行には一般に高い勤勉さが求められる。Induron Corp 事件判決⁴⁴では、衝突事故から 5 年の間にアレストの機会が何度もあったのにこれを怠ったとして、不合理な遅延が認定された。これに対し、Northern Shipping 事件判決⁴⁵では、代金の不払いから 9 か月後に対物訴訟を提起したが、その間にも対象船舶の動静を継続的に監視し、外国の港（パナマ、東京）で 2 回もアレストを試みたことから、原告はリーエン実行のために合理的な対応を行ったとして、遅延は正当な理由に基づくものと認められた。また、Galehead, Inc 事件判決⁴⁶では、タグボートや港湾荷役等の役務を船舶に提供した約半年後に善意の第三者に当該船舶が転売され、その 2 年後にようやくアレストがされたという事案につき、原告らは債権回収のため様々な対応を試み、役務提供後はじめて当該船舶がアメリカの港へ入港した際にアレストを行ったことから、原告らは高い勤勉さをもって債権回収に努めたと認定された。このように、遅延の要件に関しては、特に何年以内という具体的基準はなく、アレストが可能な機会に迅速にアレストを行ったか否か、対象船舶

⁴⁴ Induron Corp. v. M/V Aigianis, 1990 AMC 1398 (D.N.J. 1989).

⁴⁵ Northern Shipping Co. v. M/V TIVAT, 1988 AMC 1468 (E.D. Pa. 1987).

⁴⁶ Galehead, Inc. v. M/V Fratzis M., 1994 AMC 1160 (S.D. Fla. 1994).

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

2 被告の不利益に関する事情

被告の不利益については、リーエンが発生したとされる当時の船長・乗組員を探すのが困難になったなど、被告の防御に有益な情報へのアクセスが制限されたという事情が考慮される⁴⁸ほか、対物訴訟における配当参加の遅れにより、船舶所有者がすでに他のリーエンホルダーとの間で示談契約を締結してしまった（本来であれば支払わなくて済んだ示談金を他のリーエンホルダーに支払ってしまった）といった事情が考慮される⁴⁹。また、マリタイムリーエンの実行によって船舶がアレストされた場合、競売回避のために船舶所有者が弁済に応じざるを得ないケースが多いが、そのような場合に弁済をした船舶所有者から第三者（特に燃料油などの必要品を注文した定期傭船者）への求償の機会が妨げられたか否か（もっと早くマリタイムリーエンの実行がなされていれば、定期傭船者から回収できた等の事情）も考慮の要素となり得る。もっとも、傭船者への求償が妨げられたのは、契約履行保証（performance bond）や定期的な報告義務を傭船契約に盛り込むなどの対策をとらなかった船舶所有者の怠慢によるものであるとしたり⁵⁰、より早くマリタイムリーエンの実行がなされていたとしても、それ以前から求償を受けるべき第三者の財務状態

⁴⁷ *Bermuda Express, N.V. v. M/V Litsa*, 872 F.2d 554 (3d. Cir. 1989); *Galehead, supra note 46*, 1994 AMC 1160; *Kristensons-Petroleum, Inc. v. Sealock Tanker Co.*, 2005 AMC 2484 (S.D.N.Y. 2005).

⁴⁸ *Induron Corp, supra note 44*, 1990 AMC 1398; *Ceres Gulf, Inc. v. M/V World Adventure A/K/A M/V Hallam Venture*, 1991 AMC 2063 (E.D. La. 1991).

⁴⁹ *Magnus Maritec International, Inc. v. SS St. Panteleimon*, 444 F. Supp. 567 (S.D. Tex. 1978).

⁵⁰ *Lake Union Drydock Co. v. M/V Polar Viking*, 446 F. Supp. 1286 (W.D. Wash. 1978); *Northern Shipping, supra note 45*, 1988 AMC 1468; *A/S Dan-Bunkering v. M/V Zamet*, 945 F. Supp. 1576 (S.D. Ga. 1996).

は悪化していたとする⁵¹など、裁判所は第三者への求償が妨げられたことを理由とする不利益の認定には一般に慎重な傾向にある。

さらに、登録可能なマリタイムリーエンの場合には、原告であるリーエンホルダーが船舶の母港においてリーエンの登録・通知を行っていたか否かが考慮される⁵²一方、被告たる第三取得者においても、当該船舶を購入する際に未払いのリーエンがあるか否かについて可能な調査を尽くしたか否かが考慮される⁵³。これらの事情は、第三取得者がリーエンの存在につき善意であったか否か、あるいはリーエンの存在を認識し得たか否かに関する事実であって、*laches* 法理の伝統的要件である不合理な遅延またはこれによる不利益のいずれとも分類しがたい⁵⁴。*laches* の法理はもとより公平の観念に基づくものであり、*Gardner* 事件判決が示したように、その適用は事実審裁判所の裁量に委ねられるものであるから、リーエンの登録や調査の有無を重要な要素として斟酌することは、マリタイムリーエンの特殊性に基づく *laches* 法理の合理的な修正とみることができるであろう。

第2章 裁判所の競売によるマリタイムリーエンの消滅

マリタイムリーエンは海事裁判所における対物訴訟によってのみ実行可能であるが、この対物訴訟における競売によって船舶を取得した競落人は、マリタイムリーエンの負担のない完全な所有権を取得する⁵⁵。対物訴訟における競売は、未払債権の弁済への充

⁵¹ *Jan C. Uiterwyk Co. v. MV Mare Arabico*, 459 F. Supp. 1325 (D. Md. 1978); *Kristensons-Petroleum*, *supra* note 47, 2005 AMC 2484.

⁵² *Bermuda Express*, *supra* note 47, 872 F.2d 554; *John W. Stone Oil Distributor, Inc. v. M/V Miss Bern*, 663 F. Supp. 773 (S.D. Ala. 1987); *Ryan-Walsh, Inc. v. M/V Margaret John*, 1996 AMC 504 (E.D. La. 1995).

⁵³ *Bermuda Express*, *supra* note 47, 872 F.2d 554; *Ryan-Walsh*, *supra* note 52, 1996 AMC 504.

⁵⁴ 被告の不利益に関する事情といえなくもないが、時間の経過に伴って発生する不利益とは異質なものである。

⁵⁵ 46 U.S.C. § 31326; see also GRANT GILMORE & CHARLES L. BLACK, *THE LAW OF ADMIRALTY*, 787 (2d ed. 1975)

当を目的とするものであるから、対物訴訟を提起したリーエンホルダーとの関係でマリタイムリーエンが消滅するのは当然ともいい得るのであるが、対物訴訟に参加しなかったリーエンホルダーとの関係においてもリーエン消滅の効果が生じ、競落人は何らの負担のない完全な所有権を取得する。そのため、海事裁判所における対物訴訟による船舶の競売は、付着物をそぎ落とす船体のドライドックに例えられる⁵⁶。

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

第 1 節 海事裁判所における対物訴訟手続

1 海事事件の裁判管轄

植民地時代のアメリカでは、本国イギリスにより各植民地に設置された海事裁判所の支所 (Vice-Admiralty Court) が海事事件に関する裁判を行っていたが、イギリスからの独立に伴い、海事裁判所支所は廃止され、すべての海事事件に関する裁判管轄は、各州ではなく、連邦政府に付与された (合衆国憲法第 3 条第 2 節)。憲法による裁判管轄の授権を

⁵⁶ Frank G. Harmon, *Discharge and Waiver of Maritime Liens*, 47 *Tul. L. Rev.* 786, 787 (1972-1973).

受けて 1789 年に連邦議会により制定された裁判所法（Judiciary Act 1789）は、州裁判所ではなく、連邦地方裁判所がすべての海事事件の第一審裁判管轄権を専属的に有することを定めた（§9、現 28 U.S.C. §1333）。

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

2 Supplemental Rules（補足規則）による海事訴訟手続

(1) 訴訟規則の統一と補足規則の制定

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

⁵⁷ Moses Taylor, 71 U.S. 411 (1867); Hine v. Trevor, 71 U.S. 555 (1867); American Dredging Co. v. Miller, 510 U.S. 443 (1994).

⁵⁸ Rock Island Bridge, 73 U.S. 213 (1867). ただし、後述のとおり、現在では補足規則 G が加えられたことにより、必ずしもこの関係は維持されていない。

⁵⁹ 29 MOORE'S FEDERAL PRACTICE - CIVIL § 701.04

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

(2) アレスト手続（補足規則 C）

船舶のアレスト、即ち、対物訴訟手続は、宣誓供述書付きの訴状の提出に始まる。訴状には債権の発生原因および対象となる船舶が当該対物訴訟の対象となることを合理的な詳細をもって特定するとともに、当該船舶が当該地区の管轄内に存在するか、または手続係属中において管轄内に存在する見込みであることを記載しなければならない（補足規則 C (2)）。裁判所は原告の訴状を審査し、一見して対物訴訟の要件を満たすと認めたときは、裁判所書記官に対し、船舶のアレスト令状の発行を命ずる（補足規則 C(3)(a)(i) ⁶¹。発行されたアレスト令状は執行官に交付され（補足規則 C(3)(b)）、執行官は現地に赴き、対象船舶を差し押さえるとともにアレスト令状を当該船舶に対して送達する⁶²。アレストか

⁶⁰ 規則 G の定める没収手続は、本来は海事事件ではなく、制定当初は存在していなかったが、2006 年の改正によって補足規則に加えられた。

⁶¹ 原告または原告代理人から急迫の事情により裁判所の事前審査が実行に適さない旨の認証がなされたときは、急迫の事情をアレスト後の審問において立証することを条件として、直ちにアレスト令状が発行される（補足規則 C(3)(a)(i)）。

⁶² 有体物については物理的に執行官の占有下に移すのが原則であるが、対象物の性質または状況により現実の占有移転が実行に適さないときは、アレスト令状のコピーを船内の人目につく場所（マストや船橋の窓など）に貼り付けるとともに、訴状等の写しを船長その他当該船舶の占有者に対して交付する（補足規則 E(4)(b)）。沈没船に対して付近へのフ

ら 14 日以内に船舶の解放がなされないときは、原告は直ちに（または裁判所の指定する期間内に）当該地区内において公刊されている裁判所指定の新聞にアレストの公告を行わなければならない（補足規則 C(4)）。なお、優先的船舶抵当権の設定された船舶に対するアレストの場合は、登録されたリーエンホルダー等への現実の通知が必要とされている⁶³。ただし、この現実の通知を欠いたとしても対物訴訟の裁判管轄には影響を及ぼさず、通知を受けずに当該手続により失権した利害関係人は、通知を怠った当事者に対して損害賠償を請求し得るにとどまる⁶⁴。

船舶について占有権または所有権を主張する者（通常は船舶所有者）は、アレストから 14 日以内（または裁判所の定めた期間内）に陳述書（Statement of right or interest）を提出し、それから 21 日以内に答弁書（answer）を提出しなければならない（補足規則 C(6)(a)）。船舶所有者はさらに解放担保金（Bond）を積んで船舶の解放を申し立てることができる（補足規則 E(5)）⁶⁵。これにより船舶が解放されたときは、解放担保金が船舶

ローティングブイの設置によりアレスト令状を執行した例につき、*Maritime Underwater Surveys, Inc. v. Unidentified, Wrecked & Abandoned Sailing Vessel*, 717 F.2d 6 (1st Cir. 1983)参照。

⁶³ 46 U.S.C. § 31325 (d) (1).

⁶⁴ 46 U.S.C. § 31325 (d) (3).

⁶⁵ 補足規則の定める解放担保金には、特定担保金（special bond）と一般担保金（general bond）の二種類がある。特定担保金は、当該対物訴訟手続の対象となっているマリタイムリーエンのみを対象とするものであり、その金額および形式について当事者間で合意に至らないときは、請求額の 2 倍または当該船舶の評価額のいずれか低い額を超えない範囲内で裁判所が決定する（補足規則 E(5)(a)）。特定担保金により船舶が解放されたときは、当該手続の対象となっているリーエンは特定担保金に移転し、同一の海事請求権に基づいて同じ船舶を再びアレストすることはできなくなるが、当該手続の対象となっていないリーエンは影響を受けず、解放後の船舶をアレストすることは妨げられない。一般担保金は、当該対物訴訟手続の対象となっているマリタイムリーエンだけではなく、後にその船舶に対して対物訴訟を提起し得るすべてのマリタイムリーエンの担保として提供されるものであり、その額は裁判所によって決定され、また裁判所はいつでも担保金の増額を命ずることができる（補足規則 E(5)(b)）。一般担保金は、特定担保金と異なり、当該船舶に対するすべてのマリタイムリーエンの担保として提供されるものであるから、すべてのリーエンが担保金の上に移転することになると解されるが、一般担保金の制度はほとんど利用されていないために、その効果については必ずしも明らかでない。GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 798, note 461a.

の代替物となり、当該対物訴訟において実行されたマリタイムリーエンは、以後解放担保金の上に存することとなる⁶⁶。解放担保金による解放がなされない場合は、対物訴訟において原告の請求が認められた後、裁判所の命令に基づき船舶の競売がなされ⁶⁷、売却代金から当該手続において認められたマリタイムリーエンの順位に従って、配当（弁済）がなされる。もっとも、船舶の競売が対物訴訟の本案についての判断の後になされる例は多くなく、当該船舶の劣化のおそれがあること、または保管費用が嵩むことを理由として、当事者の申立てに基づき裁判所が暫定的売却（interlocutory sale、補足規則 E(9)(a)(i)）を命ずることが通例である⁶⁸。暫定的売却がなされた場合も、その効果は通常の競売の場合と異なることなく⁶⁹、売却代金は裁判所の保管口座に入金され、将来の配当に充てられることとなる。

(3) アタッチメント手続（補足規則 B）

補足規則 C によるアレストに類似の手続として、補足規則 B によるアタッチメント（attachment）・ガーニッシュメント（garnishment）の手続がある（ガーニッシュメントは債務者が第三債務者に対して有する債権の仮差押えを意味し、債務者の所有する財産に対する仮差押えを意味するアタッチメントとは区別されるが、以下では便宜上両者を総称して「アタッチメント」という。）。補足規則 B によるアタッチメントは、対人訴訟の被告が当該裁判所の「管轄内において見つからない」（cannot be found within the district）

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

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

⁶⁸ See Ferrous Financial Services Co. v. O/S Arctic Producer, 567 F. Supp. 400 (W.D. Wash. 1983); Colonna's Shipyard, Inc. v. U.S.A.F. Gen. Hoyt S. Vandenberg, 584 F. Supp. 2d 862 (E.D. Va. 2008).

⁶⁹ Triton Container Int'l v. Baltic Shipping Co., 1995 AMC 2963 (E.D. La. 1995).

70 ときに、被告に対して有する海事債権の実現のために、被告の所有する財産（必ずしも船舶に限られず、有形・無形を問わない。）に対する仮差押えを認めたものであり、被告が 30 日以内に答弁書を提出しなければ、原告は被告に対する欠席判決を得た上で、仮差押えした目的物の売却代金から債権の満足を受ける。他方で、被告が期限内に答弁書を提出したときは、これにより「管轄内に見つからない」被告に対する対人訴訟の裁判管轄が確立され、当該訴訟において原告の請求が認められれば、目的物の売却代金から債権の満足を得ることができる。

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

補足規則 B によるアタッチメントの場合も、その後の解放手続や売却手続は補足規則 C によるアレストの場合と同様であるが、補足規則 B によるアタッチメントは、これを申し立てた原告の被告に対する海事債権についてのみ効果を生じ、目的船舶に対して存在する他のリーエンには一切影響を及ぼさない⁷¹。すなわち、目的船舶上のマリタイムリーエンは、補足規則 B のアタッチメントによる競売によっては消滅しない（ただし、権利行使の遅滞により *laches* 法理の適用を受ける余地があることはいうまでもない）。

3 補足規則の合憲性に関する議論

補足規則は 1966 年に制定されたが、間もなく、補足規則 B および C の定めるアタッチメント・アレストの手続（以下、両者を合わせて便宜上「差押手続」という。）は合衆国憲法修正 5 条が保障する適正手続に反し違憲ではないかとの疑義が生じた。その主たる理由は、目的船舶の所有者に事前の審尋の機会を与えることなく差押手続が可能である

⁷⁰ 補足規則 B(1)(b)。“can be found within the district”の意義につき、*La Banca v. Ostermunchner*, 664 F.2d 65 (5th Cir. 1981)を参照。

⁷¹ *The Gazelle*, 10 F. Cas. 127 (D. Mass. 1858).

こと⁷²、アレスト令状の発行に先だって裁判所による審査が必要でないこと、差押に先だって、不当差押によって目的船舶の所有者が被るべき損害のための担保の提供が必要でないこと、船舶所有者には、差押手続後の迅速な審尋の機会が当然には保障されていないことであった。

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

その後、連邦最高裁判所は 1974 年の **Mitchell** 事件判決⁷⁵で、**Fuentes** 事件判決で述べた基準を若干緩和した。裁判所は、問題となったルイジアナ州法に基づく差押手続は、請求の根拠が宣誓供述書により明確に示されること、裁判官による審査の上で令状が発出されること、債権者による担保提供がなされること、目的物の所有者に事後の迅速な審尋の

⁷² 事前の審尋の機会なしに差押えが認められるのは、1844 年及および 1920 年の海事訴訟規則から一貫している。

⁷³ **Sniadach v. Family Fin. Corp.**, 395 U.S. 337 (1969).

⁷⁴ **Fuentes v. Shevin**, 407 U.S. 67 (1972).

⁷⁵ **Mitchell v. W. T. Grant Co.**, 416 U.S. 600 (1974).

機会が保障されていることを指摘し、このような不当差押に対する予防措置が十分にとられている場合には、事前の審尋の機会がなかったとしても適正手続に反するものではないと判示した。さらに、1975年のNorth Georgia Fishing 事件判決⁷⁶では、Mitchell 事件判決で指摘したような不当差押に対する予防措置が一切ないことを理由として、ジョージア州法上の銀行口座預金に対するガーニッシュメント手続は違憲であるとの判断がなされた。これら一連の最高裁判例により、民事上の仮差押手続は、「特別な状況」が認められる場合を除き、事前の審尋の機会または不当差押に対する適切な予防措置（裁判所による事前審査、担保提供義務、事後の迅速な審尋の機会の保障等）がとられていなければ、適正手続に反するとの基準が確立された。

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

これらに対し、巡回区控訴裁判所レベルでは、主に海事法における対物訴訟の特殊性を根拠として、補足規則の合憲性が確認された⁸⁰。この中で特に注目されるのは、Merchants Nat'l Bank 事件における第 5 巡回区控訴裁判所の判決である。同判決で

⁷⁶ N. Ga. Finishing v. Di-Chem, Inc., 419 U.S. 601 (1975).

⁷⁷ 対物訴訟は「物」に対する訴訟手続であるから合衆国憲法修正 5 条の適正手続はそもそも適用がないとする判例（Bethlehem Steel Corporation v. S/T Valiant King, 1977 AMC 1719 (E.D. Pa. 1974)）もあったが、他の裁判例ではいずれも修正 5 条の適用があることを前提として判断がなされている。

⁷⁸ Central Soya Co. v. Cox Towing Corp., 417 F. Supp. 658 (N.D. Miss. 1976); A/S Hjalmar Bjorges Rederi v. The tugboat "CONDOR," 1979 AMC 1696 (S.D. Cal. 1979).

⁷⁹ Karl Senner, Inc. v. M/V Acadian Valor, 485 F. Supp. 287 (E.D. La. 1980); Alyeska Pipeline Service Co. v. The Bay Ridge, 509 F. Supp. 1115 (D. Alaska 1981).

⁸⁰ Amstar Corp. v. S/S Alexandros T., 664 F.2d 904 (4th Cir. 1981); Merchants Nat'l Bank v. Dredge General G. L. Gillespie, 663 F.2d 1338 (5th Cir. 1981).

Brown 判事は、海事法といえども修正 5 条の適正手続の要請からは免れないとしつつも、海事法における対物訴訟の特殊性故に、Sniadach 事件判決、Fuentes 事件判決の示した「特別な状況」の基準を満たす必要は必ずしもないと判示した。その上で、対物訴訟においては船舶そのものが被告であり、訴状およびアレスト令状そのものが船舶に対する「通知」であるとするアメリカ海事法協会（Maritime Law Association of United States、以下、「MLA」という。）のアミカス・ブリーフ⁸¹に依拠して、補足規則 C の合憲性を導き出した。

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

⁸¹ アミカス・キュリエ（Amicus Curiae、ラテン語の直訳で「裁判所の友」）とは、裁判所を助ける助言者として、裁判所に係属する具体的事件について意見を述べ、または情報を与える者をいい、一般に「法廷助言者」などと訳される。このような法廷助言者による意見書をアミカス・ブリーフといい、広く訴訟当事者以外の第三者（弁護士や学者、行政機関、業界団体など）からの意見や情報を判決に反映させることを目的として、当事者の同意や裁判所の許可に基づき提出される。

⁸² Advisory Committee's Notes to 1985 Amendment Adding New Rule E (4) (f).

⁸³ Diana G. Culp, *Charting a New Course: Proposed Amendments to the Supplemental Rules for Admiralty Arrest and Attachment*, 15 JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE [hereinafter, *J. Mar. L. & Com.*] 353, 366 (1984)

⁸⁴ *Id.*, at 371

第2節 海事裁判所における競売によるマリタイムリーエンの消滅

1 リーエン消滅の根拠

対物訴訟による競売によってすべてのマリタイムリーエンが消滅するという命題自体が疑問視されたことはないが、その原点に遡ると、この原則は当初、私掠船により拿捕された船体・積荷の競売事件において確立されたものであった。1813年の *Williams v. Armroyd* 事件判決⁸⁵において連邦最高裁判所のマーシャル判事は、「対物訴訟における管轄裁判所の判決が、当該物についての終局的な判断であり、所有権の絶対的移転として作用することはわが国において確立している。このような判決によって前所有者の権利は失われ、判決の下で権利を取得した者に完全な所有権が与えられる。」と判示した。この事件では競売による所有権の喪失が問題となったにすぎず、船舶に付着するリーエンの消滅についてまで言及したものではなかった。しかしながら、その後この原則は、同じく対物訴訟の形態によりなされるマリタイムリーエンの実行においても認められるようになり、1880年の *Trenton* 事件判決⁸⁶（次節において詳述する）では、外国でなされた競売手続についても、一定の例外を除き、マリタイムリーエン消滅の効果が認められることが確認された。

上記 *Trenton* 事件判決では、競売によるリーエン消滅の根拠の一つとして、競落代金の最大化の要請が挙げられている⁸⁷。確かに、裁判所の競売手続によって目的物を取得しても、その後「隠れていた」リーエンが新所有者である競落人に対して実行され得るとすれば、誰も安心して入札に応じることはできなくなり、競落代金の低廉化を招くばかりか、ひいては競売の成立さえも困難ならしめるということは想像に難くない。競落代金の最大化はすべてのリーエンホルダーにとって共通の利益であり、リーエンの付着した船舶を、あたかも一切のリーエンが付着していないものとして（それ故にリーエンの存在を一切斟酌しない金額で）売却し、当該船舶が本来有すべき価値を実現してこそ、リーエンの担保

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

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

⁸⁷ *Id.* at 663.

権としての機能が果たされるともいえる。したがって、同判決が指摘するように、競落代金の最大化の要請がリーエン消滅の必要性を裏付けていることは間違いないのであるが、競落代金の最大化の要請は必ずしも対物訴訟に限った話ではなく、これがリーエン消滅の唯一の根拠であるとは必ずしもいえないように思われる⁸⁸。

2 リーエンホルダーに対する手続保障

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

前述のとおり、補足規則 C の合憲性については、第 4 巡回区および第 5 巡回区控訴裁判所の判決およびその後の補足規則の改定により、一応の決着をみたと考えられている。しかしながら、諮問委員会で事前の担保提供を義務付けることが検討されたことや、迅速

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

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

アメリカの私掠船がイギリス船と疑われる船を拿捕し、船舶および積荷につき敵国の財産として没収を求めた。船舶所有者は船舶に対する訴訟手続に参加しなかったため、欠席判決により船舶は没収されたが、積荷所有者は、本船はアメリカ船であってイギリス船（敵国船）ではないと主張し、没収について争った。連邦最高裁判所のマーシャル判事は、

⁸⁹ *Amstar Corp, supra note 80*, 664 F.2d 904, at 911 は、補足規則の合憲性判断においてこの点を一つの理由として考慮している。

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

⁹¹ *The Mary*, 13 U.S. 126 (1815).

⁹² 船舶の擬人化理論とは、対物訴訟は船舶そのものを被告とする手続であり、擬人化された船舶は船舶所有者の対人責任とは独立して責任を負うとする理論をいう。詳細は第 3 部を参照。

次のとおり、本船がアメリカ船であるか否かについて、積荷所有者が船舶所有者の欠席によって不利益を課されるべきではないとして、事件を巡回区裁判所に差し戻した⁹³。

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

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

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

⁹⁴ *Id.*

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

⁹⁶ *Tamblyn v. River Bend Marine, Inc.*, 837 F.2d 447 (11th Cir. 1988). なお、*DiGiovanni*, *supra* note 95, 101 F.3d 76 は、リーエン発生時の旧船名ではなく、公告当時の船名のみを記載した新聞公告も、補足規則 C に反するものではないとする。

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

⁹⁷ 今日では、AIS（船舶自動識別装置）を搭載した船舶が増えたため、それなりの大きさの船舶であれば、現在地や目的地、ETA（到着予定時刻）を追跡することは難しくない。

⁹⁸ 差押後間もなく保証状や担保金の提供によって船舶が解放された場合は差押の事実を認知することは難しいが、その場合は他のリーエンホルダーの権利は何ら影響を受けないので、何ら不都合はない。

⁹⁹ *United States v. Steel Tank Barge H 1651, 272 F. Supp. 658 (E.D. La. 1967)*. 本判決では、*Oil Pollution Act* に違反して油を流出させた疑いでバージに対する対物訴訟が提起されたが、当該バージは油の保管タンクとして使用する目的で賃貸に出されており、アレスト令状は賃借人の従業員に送達された。執行官はバージが油の保管の目的で使用されていたことから、バージの従前どおりの使用を許可し、賃借人はバージの継続的使用が許可されたことから、アレストの事実を船舶所有者に通知する必要はないと思い、船舶所有者への通知を行わなかった。裁判所は、アレストそのものが利害関係人に対する通知になるとの一般論を承認しつつも、船舶所有者は賃借人からアレストの事実の通知を受けず、従前どおりにバージの賃料を受け取っていたという本件特有の事実関係の下においては、当該競売手続は適正手続を欠いていたとし、善意の競落人の要した費用を全額補償することを条件に競売手続を取り消した。

対して現実の通知を行うことはできないことから、許容される。」と述べている¹⁰⁰。

もつとも、今日ではマリタイムリーエンの包括的な登録制度を設けるのに技術的な障害はないとの指摘もなされており¹⁰¹、実際にアメリカの登録船舶については、任意的ではあるが、マリタイムリーエンの登録制度が設けられている¹⁰²。また、後順位のリーエンホルダーの提起した対物訴訟に先順位のリーエンホルダーが参加できなかった場合、順位において劣後するリーエンが結果的には先順位のリーエンに優先することになるため、競売によるリーエンの消滅という原則は、その運用次第では、マリタイムリーエンの順位に関するルールを根本から覆すことにもなりかねない。Sniadach 事件判決をはじめとする一連の連邦最高裁判所の判決は、合衆国憲法の保障する適正手続の重要性を再認識させるものであり、船舶に対する対物訴訟におけるリーエンホルダーへの手続保障についても、擬人化理論による正当化に終始すべきではなく、現実の通知を行うことの現実的可能性や補完的な周知制度の有無なども踏まえた判断がなされるべきであろう。

第3節 海事裁判所以外の裁判所における競売の効果

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

¹⁰⁰ *Id.* at 662.

¹⁰¹ George Rutherglen, *The Contemporary Justification for Maritime Arrest and Attachment*, 30 WILLIAM AND MARY LAW REVIEW 541, 550 (1989).

¹⁰² 優先的船舶抵当権の設定された船舶については義務的である。

それぞれにおける競売手続について、判例上いかなる場合にリーエン消滅の効果が認められているかを分析し、リーエン消滅の効果を承認するための最低限の要件について考察を試みる。

1 外国裁判所による競売の効果

(1) Trenton 事件判決による承認基準の定立

Mary 事件判決においてマーシャル判事は、「海事請求においては全世界が当事者であり、全世界が判決に拘束される。」旨を傍論で述べていたが、実際に外国裁判所における競売によるリーエン消滅の効果をアメリカの裁判所が初めて承認したのは、Trenton 事件判決¹⁰³であった。

オハイオ州法に基づくリーエンを取得した必要品供給者が、カナダで本船を差し押さえて対物訴訟を開始したところ、本船に対する給料債権のリーエンを主張する他の債権者らが手続に参加した。その後、カナダの裁判所で本船の競売および売却代金の配当がなされたが、必要品供給者のリーエンについてカナダの裁判所は、アメリカ国内においてアメリカ船に対してなされた必要品供給に関しては裁判管轄を有しないとして、必要品供給者に対する配当を認めなかった。その後、本船がアメリカの港に再度入港したところで必要品供給者（原告）が本船をアレストし、対物訴訟を提起したところ、カナダの裁判所の競売手続によって本船を競落した新所有者は、カナダの競売手続によりそれまでに存在していたすべてのリーエンは消滅したと主張した。東ミシガン地区巡回区裁判所の Brown 判事は、イギリス、アメリカ、フランス、ドイツ、スペイン、ポルトガル、ベルギー、イタリア、チリ、ブラジルの世界各国の立法および判例を参照し、管轄裁判所による競売によりすべてのリーエンが消滅するとの原理は、文明社会の法であると述べ、①当該裁判所が実際に船舶を差し押さえなかったことにより管轄を欠いていた場合、②売却が買主との共謀により詐欺的になされたことが証明された場合、または③自然の正義に反する場合でない

¹⁰³ *The Trenton*, *supra* note 86, 4 F. 657.

限り、競売手続によりすべてのリーエンが消滅すると判示した¹⁰⁴。Brown 判事は続けて、競売手続はそれを実施した国の承認するリーエンしか消滅させないとするのは、競落人は負担のない所有権を取得するという原則の否定にほかならず、また、他国で当該船舶に対して実行され得るリーエンの金額を予測することができないため、競落代金が低廉となり、船舶所有者の利益が害されることを指摘した。その上で、「ある国の裁判所が実際の差押えによって当該物に対する管轄権を得たときは、当該物の処分および移転について全権を有しており、その移転は他のすべての国において尊重される。」と述べ¹⁰⁵、管轄裁判所の競売によるリーエンの消滅は世界各国で相互に承認されるべきとの考えを示した。

このように、外国裁判所の競売によるリーエン消滅の効果を認めるためには、当該裁判所が当該船舶に対する管轄権を有していたこと、具体的には、当該船舶を物理的に差し押さえていたことが必要とされる。そのため、現実の差押えを伴わずになされた外国裁判所の競売手続については、リーエン消滅の効果は認められない¹⁰⁶。他方で、アメリカにおける競売手続と細かい点において異なっていたとしても、基本的な手続に相違がなければその効果を承認するものとされており、アメリカの補足規則が定めるような新聞による公告を欠いた外国裁判所の競売手続についてリーエン消滅の効果が認められている¹⁰⁷。

また、売却が買主との共謀により詐欺的になされたことが証明された場合には、競売手続によるリーエン消滅の効果は認められない。前章において検討したように、マリタイムリーエンの追及性は、所有者・譲受人間の合意によってマリタイムリーエンの負担を回避することを防ぐために認められたものと考えられる。対物訴訟による競売の場合、通常は

¹⁰⁴ *Id.* at 661.

¹⁰⁵ *Id.* at 664.

¹⁰⁶ パナマの裁判所の競売手続につき *Todd Shipyards Corp. v. F/V Maigus Luck*, 243 F. Supp. 8 (D.C.Z. 1965)、アイスランドの裁判所の競売手続につき *Thorsteinsson v. M/V Drangur*, 891 F.2d 1547 (11th Cir. 1990)。リーエンホルダーが競売手続について知っていたとしても、管轄裁判所が目的船舶の占有を伴わずにした競売手続にはリーエン消滅の効力は認められない。*Maigus Luck*, *op. cit.*, at 14.

¹⁰⁷ *Zimmern Coal Co. v. Coal Trading Ass'n*, 30 F.2d 933 (5th Cir. 1929); *Atlantic Ship Supply, Inc. v. M/V Lucy*, 392 F. Supp. 179 (M.D. Fla. 1975).

船舶所有者ではなく、リーエンホルダーの申立てによって手続が開始されるが、仮に船舶所有者と買主の共謀による詐欺的な売却であることが証明された場合には、追及性回避のための潜脱的な売却というべきであり、これを許さない趣旨と解される。

(2) 対物訴訟としての性質

外国裁判所の競売手続によるリーエン消滅の効果を承認するために最も重要な要件は、当該手続が「対物訴訟」としての性質を有するということである（なお、Trenton 事件判決では、問題となった海外裁判所の手続がカナダの対物訴訟手続であったために、この点は特に問題とされなかった）。前述のとおり、補足規則 C による対物訴訟の場合は船舶自体が被告であり、その効果は全世界に対して及ぶ。これに対し、補足規則 B によるアタッチメントの場合は、その効果は訴訟当事者たる原告にしか及ばず、競落人は他のリーエンの負担が付着した状態のまま当該船舶を取得するにすぎない。第 5 巡回区控訴裁判所では、外国裁判所の競売手続の承認においてもこの区別を厳格に適用し、当該競売手続がアタッチメントとしての性質のものであれば、リーエン消滅の効果は認められないとする¹⁰⁸。

しかしながら、各国の訴訟手続は同様ではなく、外国裁判所の手続が「対物訴訟」と「アタッチメント」のいずれに分類されるかの判断は容易ではない。また、アタッチメントに分類されるとの理由から競売によるリーエン消滅の効果が否定されれば、裁判所による競売手続に対する信頼が揺らぐことにもなりかねない。そこで、第 4 巡回区控訴裁判所では、厳密には対物訴訟とはいえない手続による競売であっても、現実に目的船舶の差押えがなされ、また当該外国法の下において「競売によりすべてのリーエンが消滅する」と定められているなど、「十分に対物訴訟に類似」した手続であればリーエン消滅の効果が認められると解されており¹⁰⁹、対物訴訟としての性質という要件は若干緩和されてい

¹⁰⁸ Belcher Co. of Alabama, Inc. v. M/V Maratha Mariner, 724 F.2d 1161 (5th Cir. 1984); Crescent Towing & Salvage Co. v. M/V ANAX, 40 F.3d 741 (5th Cir. 1994).

¹⁰⁹ メキシコ裁判所の破産手続における競売につき Gulf & Southern Terminal Corp. v. S.S. President Roxas, 701 F.2d 1110 (4th Cir. 1983)、ギリシャ裁判所における競売につ

る。

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

船舶の競売手続については、対象物が競売手続後に世界中を移動し得るため、一国における解決では抜本的な解決とはいえず、競売手続の効果を相互に承認するための条約の成立が期待される。しかしながら、今のところ、国際条約による統一が図られる見込みはなく¹¹⁰、リーエン消滅の効果を認めるための要件については、結局のところ、各国の裁判所が自国の訴訟手続に照らして、ケースバイケースで判断していくことになるだろう。

2 倒産裁判所による売却の効果

マリタイムリーエンの実行は、債務者が支払期限を過ぎても任意に債務の支払いを行わ

き *South Carolina State Ports Auth. v. Silver Anchor, S.A., (Panama)*, 23 F.3d 842 (4th Cir. 1994)を参照。

¹¹⁰ 万国海法会（CMI）では、船舶の裁判上の売買の効果を実施国以外の第三国においても認めるための国際的統一ルール作成の作業が進められ、2014年6月のハンブルグ国際会議総会において「外国での船舶の裁判上の売買及びその承認に関する条約案」（Draft International Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition）が成立した。しかしながら、2015年開催の国際海事機関（IMO）第102回法律委員会では、作業計画案への採用の提案に対し、条約制定の差し迫った必要性およびIMO法律委員会にて議論することの妥当性を示すことが要請され、未だIMO法律委員会における審議には至っていない。万国海法会における条約案成立に至る過程については、中村哲朗「外国での船舶の裁判上の売買及びその承認に関する国際条約案：二〇一四年六月万国海法会ハンブルグ国際会議総会における成案成立（ハンブルグ国際会議特集）」海法会誌 58号（2014）48頁～62頁ほか、同氏による会議報告（海法会誌 54号～57号）を参照。

ないときになされる。このような不払いが生ずるのは、債権者・債務者間で債務の存否・金額に争いがある場合や、船舶所有者ではない債務者（典型的には燃料油供給契約を締結した定期傭船者）が無資力である場合などもあるが、船舶所有者自身が無資力であることも多く、船舶に対する対物訴訟の提起後に、船舶所有者の倒産手続が開始され、対物訴訟と倒産手続が交錯することも珍しくない。その場合、既に開始されていた対物訴訟はどのような影響を受けるのか、また、倒産裁判所により船舶の売却がなされたときに、海事裁判所による競売と同様のリーエン消滅の効果が認められるのかが問題となる¹¹¹。本節では、まずはアメリカにおける倒産裁判所の位置付けを確認した上で、海事裁判所における対物訴訟と倒産手続との関係および倒産裁判所による売却の効果について検討したい。

(1) 連邦倒産法と倒産裁判所

アメリカにおける倒産手続は、主として、合衆国憲法の授権に基づき連邦議会が制定した連邦倒産法により規律されており、倒産事件についての第 1 審の専属的管轄権は、海事事件と同様、連邦裁判所に帰属する（連邦民事訴訟法第 1334 節）。ただし、連邦地方裁判所が倒産事件や倒産事件に関連する民事訴訟を直接に審理することは極めて稀であり、実際にはこれらの事件の審理は、連邦地方裁判所からの付託¹¹²に基づき、連邦地方裁判所内の一部署である倒産裁判所（Bankruptcy Court）が行っている。倒産裁判官は 14 年の任期で連邦巡回区控訴裁判所の裁判官会議により任命される 1 条裁判官であり、大統領により任命され、「非行なき限り」その地位が保障された 3 条裁判官ではない。

1898 年倒産法の下では、倒産事件に対する管轄権は連邦地方裁判所に帰属し、連邦地方裁判所の緩やかな監督を受けた倒産審判人（Referee）が日常的な判断を行っていたが、1978 年倒産法により、倒産事件に関連するすべての事件の管轄権が倒産裁判所に与えら

¹¹¹ 倒産手続においては、競売によるのではなく、裁判所の許可を得た上で管財人が行う財団財産の売却（連邦倒産法 363 節(b)(i)）がなされることが多いと思われるが、連邦倒産法 363 節(f)は一定の要件の下で管財人による売却にリーエン消滅の効果を認めていることから、この規定がマリタイムリーエンについても適用されるかが問題となる。

¹¹² 28 U.S.C. § 157.

れた。ところが、1982年のMarathon事件判決¹¹³で連邦最高裁判所は、合衆国憲法により終身の身分保障が与えられた3条裁判官が主宰する裁判所ではなく、そのような身分保障のない（倒産審判人を前身とする）倒産裁判官により構成される倒産裁判所に広く管轄を認める1978年倒産法は憲法違反であると判断した。これを受け、連邦議会は1984年に倒産法改正並びに連邦裁判官職法（Bankruptcy Amendments and Federal Judgeship Act、通称“BAFJA”）を制定し、前述のとおり、倒産裁判所を連邦地方裁判所の一部署として位置付けた上で、倒産事件を連邦裁判官から倒産裁判官に付託する（ただし、連邦地方裁判所はいつでも事件を倒産裁判所から引き上げることができる）という形を採用したのである。

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

(2) 海事裁判所と倒産裁判所の管轄権の競合

船舶に対する対物訴訟の提起後に船舶所有者の倒産手続が申し立てられた場合の海事裁判所と倒産裁判所との関係について、かつては、先に目的物たる船舶を差し押さえた裁判所が管轄権を保持するとする *custodia legis* 法理が適用されていた¹¹⁴。

ところが、海事裁判所と倒産裁判所の関係性は、1978年倒産法により包括的なオートマティックステイの規定（連邦倒産法第362節）が新設されたことにより、見直しを迫られた。オートマティックステイとは、倒産手続の申立てによって、裁判所の命令を待たずに、自動的に債務者および財団財産に対する民事訴訟手続、強制執行、担保権の実行・

¹¹³ N. Pipeline Constr. Co. v. Marathon Pipe Line Co., 458 U.S. 50 (1982).

¹¹⁴ Moran v. Sturges, 154 U.S. 256 (1894); The Philomena, 200 F. 859 (D. Mass. 1911); Wong Shing v. M/V Mardina Trader, 564 F.2d 1183 (5th Cir. 1977).

設定、対抗要件の具備など幅広い行為が停止される効果のことをいう¹¹⁵。その目的は、債務者に経済的再建のための余裕を与えるとともに、債務者の資産が散逸するのを防ぐことにある。このようなオートマティックステイに関する規定は、1938年倒産法（チャンドラー法）にもいくつか設けられていたが、ステイに関する規定が倒産法の様々な箇所に散在し、要件等についても統一されていなかったことから、1978年倒産法により、オートマティックステイに関する統一的な規定が新設された。

このような包括的なオートマティックステイが既に海事裁判所に係属している対物訴訟に及ぼす効力については、オートマティックステイの文言および連邦議会の立法意図から、一般的には、第7章手続（破産手続）であるか第11章手続（再建手続）であるかを問わず、倒産手続の申立て前になされた対物訴訟はすべて自動的に停止され¹¹⁶、海事裁判所は目的船舶に対する管轄権を失うものと考えられている¹¹⁷。

これに対し、第2巡回区控訴裁判所では、第7章手続と第11章手続とを区別し、第11章手続においては、債務者の再生が、リーエン消滅の効果が確立している海事裁判所で競売を行うことに勝る利益であるとして、*custodia legis* 法理は適用されないとする一方¹¹⁸、第7章手続においては *custodia legis* 法理が妥当するとされている。さらに、第9巡回区控訴裁判所では、オートマティックステイの効力は、①登録を要し、②先に発生したリーエンが後発のリーエンに優先するとされる陸上のリーエンについてのみ及ぶとの解釈が採

¹¹⁵ オートマティックステイの効力は倒産裁判所の管轄外に所在する資産にも及び、倒産裁判所はその実効性確保のために必要な差止命令（*injunction order*）を発することができる（11 U.S.C. § 105）。

¹¹⁶ *United States v. Le Bouf Bros. Towing Co.*, 45 B.R. 887 (E.D. La. 1985); *In re Louisiana Ship Management, Inc.*, 761 F.2d 1025 (5th Cir. 1985).

¹¹⁷ *In re Modern Boats, Inc.*, 775 F.2d 619 (5th Cir. 1985). なお、連邦倒産法第1110節は、航空機・船舶への担保権に対するオートマティックステイの例外を規定しているが、同節の担保権は当事者の約定により設定される約定担保に限られるため（連邦倒産法第101節(51)）、法定担保であるマリタイムリーエンについては適用がないと解される。

¹¹⁸ *Morgan Guar. Trust Co. v. Hellenic Lines*, 38 B.R. 987 (S.D.N.Y. 1984). ただし、その後当該手続が再生手続から破産手続へと移行したため、再び *custodia legis* 法理により海事裁判所が管轄権を有するとされた。*Morgan Guaranty Trust Co. v. Hellenic Lines, Ltd.*, 585 F. Supp. 1227 (S.D.N.Y. 1984).

用されており¹¹⁹、第 7 章手続であると第 11 章手続であるとを問わず、倒産手続開始前に海事裁判所が当該船舶について管轄権を得た場合は *custodia legis* 法理により、海事裁判所が管轄権を有するとされている。このように倒産法の定めるオートマティックステイが海事裁判所の対物訴訟に及ぼす効力については、倒産手続の種類を問わず対物訴訟を停止させるとの見解が有力ではあるものの、巡回区により解釈が分かれており、いまだ不確定な状況にある。

(3) 倒産裁判所による売却の効果

オートマティックステイの適用範囲の問題とは別に、仮にオートマティックステイにより係属中の対物訴訟が停止され、海事裁判所の管轄権が失われるとした場合に、倒産裁判所が執り行う売却によって当該船舶上のすべてのリーエンを消滅させることができるのかという問題がある。1978 年倒産法の制定およびこれに対する違憲判決（*Marathon* 事件判決）以前の記述ではあるが、*Gilmore & Black 2d. ed* は、倒産裁判所がマリタイムリーエンについて審理することができるのであれば、少なくともアメリカ国内においては倒産裁判所による売却であっても、リーエン消滅の効果を認めることができるであろうとする一方、倒産裁判所による売却の効果を外国裁判所が承認するか否かは不透明であると指摘している¹²⁰。2005 年の *In re Millenium* 事件判決¹²¹は、倒産手続においてマリタイムリーエンの届出を行うことにより倒産裁判所の管轄に自発的に同意した者のリーエンについては、倒産裁判所による売却によって消滅することを認めたが、手続に参加していない者のリーエンまで消滅させるか否かについては判断を示していない。同判決で *Sotomayor* 判事は、倒産裁判所の売却によって破産者の資産である海上財産を取得した者は、リーエンの負担のない所有権を取得できないリスクをとることになる一方、外国におけるリーエンの実行を期待してアメリカの倒産手続への参加を回避したリーエンホルダーは、外国裁

¹¹⁹ *United States v. ZP Chandon*, 889 F.2d 233 (9th Cir. 1989); *Barnes v. Sea Haw. Rafting, LLC*, 889 F.3d 517 (9th Cir. 2018).

¹²⁰ GILMORE & BLACK, *supra note 55* at 816-817

¹²¹ *Universal Oil Ltd. v. Allfirst Bank (In re Millenium Seacarriers, Inc.)*, 419 F.3d 83 (2d Cir. 2005).

判所によってアメリカ倒産裁判所の売却の効果が承認されてしまうリスクをとることになると述べ、倒産裁判所による売却の効果の不確定さを指摘している。

このように、倒産裁判所がリーエン消滅の効果を伴う売却を行うことができるかはいまだ不確定であり、そのために競売価格が下落する可能性があることから、実務では、オートマティックステイからの解放（連邦倒産法第 362 節）または管財人による放棄（連邦倒産法第 554 節）の後に、海事裁判所によって競売を実施するのが一般的である¹²²。

おわりに

本稿では、アメリカ法におけるマリタイムリーエンの追及性の根拠およびその範囲について考察を行った。第 1 章では、私人間売買における追及性について検討を行ったが、本稿の結論は以下のとおりである。マリタイムリーエンは、船舶をほとんど唯一の拠り所とする海事債権者の保護と航海の継続という、必ずしも相容れない目的を両立させるために生み出された担保制度であり、コモンロー上のリーエンとは異なり、占有を基礎とせず、登録も要しないシークレットリーエンである。このように、占有を必要としないという性質から、リーエンの付着した船舶をリーエンホルダーの同意なしに第三者に売却することが可能となり、売却によってリーエンの負担を回避することを防止するために追及性を認める必要性が生じた。また、これと同時に、公示方法のないシークレットリーエンであるという性質から、善意の第三取得者を保護するためにマリタイムリーエンの追及性には一定の制限をかけることが必要となった。マリタイムリーエンの追及性に対する制限には、わが国商法のように除斥方法や短期の存続期間を定めるという方法もあり得るが¹²³、ア

¹²² See, MOORE'S FEDERAL PRACTICE, *supra* note 59, at § 706.02. 海事裁判所が目的船舶に対する管轄権を行使すべきであるとした裁判例につき *United States v. M/V Golden Bear*, 1979 AMC 2757 (N.D. Cal. 1979)を参照。目的船舶をオートマティックステイの対象から外し、海事裁判所により競売を実施させた事例につき、*Morgan Guarantee*, *supra* note 118, 38 B.R. 987 を参照。

¹²³ 船舶先取特権・船舶抵当権に関する諸条約（1967 年条約、1993 年条約。いずれも日

アメリカ法は、マリタイムリーエンの追及性に対して laches 法理による制限を課すというアプローチを採用した。このようなアプローチによれば、リーエンの存在についての第三取得者の善意・悪意やマリタイムリーエンの実行に至る経緯など、事案ごとの具体的事情を考慮することができるという利点がある反面、予測可能性や法的安定性が損なわれるという欠点もある。そのため、連邦最高裁判所が laches 法理の適用を承認した後も、下級審裁判所では基準の明確性の観点からコモンロー上の出訴期限を類推適用するという裁判実務が一時は定着したが、連邦最高裁判所は、不合理な遅延と被告の不利益という 2 つの要件に関し、事案ごとの状況に基づく詳細な事実認定を行うべきことを事実審裁判所に求めた。このように、アメリカ法は、私人間売買におけるリーエンホルダーと第三取得者の利害調整について、laches 法理の適用を通じて、当事者間の公平を重視した柔軟な事案解決を導いているということができる。

第 2 章では、裁判所の競売手続によるマリタイムリーエンの消滅について、これもまたマリタイムリーエンの追及性に対する例外ないし制限とみることができるのではないかとこの視点から、対物訴訟手続における競売によるリーエン消滅の根拠について考察を試みた。また、競売によってリーエンを失うおそれのあるリーエンホルダーに対する手続保障については、船舶の擬人化理論に依拠し、船舶に対するアレストそのものがすべての利害関係人に対する通知であるとの理屈によってこの問題を解決していることを確認した。

第 3 節では、外国裁判所による競売の効果を承認するための要件について検討し、競売を実施した裁判所が目的船舶の現実の差押によって管轄権を取得したことや、当該手続が対物訴訟としての性質を有することが重視されている一方、新聞による公告の有無などは重要視されていないことを確認した。外国裁判所による競売の効果の承認に関しては国際協調の観点も重要であるが、それでもアメリカの裁判所がこれらの手続的要件を求めているということは、裏を返せば、アメリカでは、単に裁判所が実施する競売であれば何で

本は未批准)も同様の規定をおくが、差押が法的に妨げられている間は進行しないなど、リーエンホルダーの権利実行可能性にも一定の配慮がなされている。

もリーエン消滅の効果をもたらすと考えられているわけではなく、あくまでも海事裁判所の対物訴訟による競売に限られるのが原則であるとの考えが根強いといえることができるであろう。

第3節ではさらに、倒産裁判所による売却の効果についても考察を試みたが、結論としては、憲法上の問題も含め、海事裁判所と倒産裁判所の関係は混沌を極めており、実務上は、倒産裁判所による売却を回避し、海事裁判所による競売を実施するという取扱いが今後も継続するものと思われる。わが国では、破産および民事再生手続においては、船舶先取特権は別除権（破産法2条9項、民事再生法53条1項）として倒産処理手続外で通常の実行方法により権利行使され、他方で会社更生手続においては、更生担保権者は更生計画に従った弁済を受け得るにとどまり、担保権の実行が全面的に禁止されている。したがって、民事執行手続ではなく倒産処理手続において船舶先取特権の消滅の効果が生じ得るのは、各種倒産処理手続における担保権消滅許可制度（破産法186条以下、民事再生法148条以下、会社更生法104条以下）による許可決定に限られることになる¹²⁴。この場合の担保権消滅の効果を外国裁判所が承認するか否かという問題もあるが、これは裁判所の競売手続の承認の問題というよりは、むしろ外国倒産処理手続の承認の問題として捉えるべきであろう。このように考えると、アメリカの海事裁判所と倒産裁判所の関係性に関する議論は、わが国における法解釈において直接に参考とすべき点はほとんどないともいえるが、倒産裁判所との関係性を検討することは、アメリカにおける海事裁判、殊に対物訴訟手続の位置づけを理解する上でも有益であると思う。

最後に、本稿の検討結果をもとに、わが国における解釈・立法について、いくつかの問題提起を試みたい。本稿の冒頭で指摘したように、わが国の商法は、船舶先取特権の追及性に対して、1年の除斥期間および公告による除斥方法を定めている。前者の除斥期間は、

¹²⁴ なお、倒産処理法上の担保権消滅請求制度においては、通知の有無を問わず完全な消除主義を採用する船舶執行とは異なり、一部の担保権者に対して担保権消滅の申立書等が送達されなかった場合には、当該担保権は消滅しないと解されている（伊藤真ほか『条解破産法〔第3版〕』（弘文堂、2020）1309頁など参照）。

アメリカ法の laches 法理による追及性の制限とは対照的に、客観的・画一的な時的制限を設定するものであるが、これは船舶先取特権・抵当権に関する諸条約も採用する制度であり、直ちにこれをアメリカ法のように改めるべきであるとは考えない。しかしながら、第 1 章第 3 節でも検討したように、船舶先取特権の実行が遅延する理由や経緯には様々なものがあり、これらの事情を一切斟酌せず一律に 1 年の経過をもって権利を消滅させるというのは、いささか硬直的すぎるようにも思われる。権利行使が困難であったというだけで除斥期間の進行を停止させるのは適当とは思われないが、1993 年の船舶先取特権・抵当権条約 9 条 2 項のように、差押が法的に禁止されていた期間については、除斥期間の進行を停止させてもいいのではないだろうか¹²⁵。公告による追及性の除斥についても、裁判所の競売手続と異なり、単なる私人間の売買において、先取特権者がそのような公告に気づく可能性は現実的にはほとんどないと考えられること、1 年という短期の除斥期間も定められていることから、これを存続させる意義は乏しく、少なくとも債権申出期間が最短 1 か月で足りるというのは、短すぎるというべきであろう。なお、船舶先取特権が追及性を有するのは 20 トン以上の登記船舶に限られるとするのがわが国の裁判例であるが¹²⁶、本稿のように、追及性の根拠を売却によるリーエンの負担の回避を防止することにあると考えるならば、船舶登記の有無によって区別すべき合理的理由はないように思える。上記裁判例は、登記船に対する船舶先取特権は登記された不動産先取特権と同様に追及性を有するとする一方、未登記船は動産先取特権の規定に従い追及性を有しないとするが、登記船を対象とするものであろうとなかろうと、船舶先取特権自体が登記されることはないのであるから、追及性の有無と登記の有無を結びつける解釈には違和感が否めない。より根本的な提言をするならば、船舶先取特権については、不動産先取特権と動

¹²⁵ なお、物の損害に関する制限債権に係る船舶先取特権については、責任制限手続開始決定の取消または廃止決定がなされたときは、その確定後 1 年を経過した時に消滅するとの手当てがなされているが（船主責任制限法 95 条 4 項）、人の損害に関する制限債権については、このような規定は設けられていない。

¹²⁶ 前掲判例・注(1)を参照。

産先取特権のいずれの規定を適用するかという枠組みで議論するのではなく、実体法上も手続法上も、不動産先取特権とも動産先取特権とも区別された類型の先取特権として規定し、その特性に応じた規律がなされるべきであると考えます。

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

第2部 アメリカ法におけるマリタイムリーエンの順位

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、具体的に何をもちいて船舶先取特権の「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¹²⁷、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

¹²⁷ 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。

判所には一定の裁量が認められ、衡平の観点からの修正がなされることもあるため¹²⁸、マリタイムリーエンの順位について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¹²⁹、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¹³⁰の範囲について確認する。

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

¹²⁸ 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.

¹²⁹ Edward L. Willard, *Priorities Among Maritime Liens*, 16 CORNELL LAW QUARTERLY 522 (1930-1931) at 522.

¹³⁰ 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。

られる扶養・治療費（maintenance and cure）の請求権¹³¹、給料の支払いが遅滞したときの違約賃金¹³²（penalty wage）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¹³³。かつて船長にはリーエンは認められておらず¹³⁴、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¹³⁵。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¹³⁶。

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¹³⁷。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、疑問が呈されている¹³⁸。

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

¹³¹ *Fredelos v. Merritt-Chapman & Scott Corp.*, 447 F.2d 435 (4th Cir. 1971).

¹³² *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。

¹³³ *Helen M*, 1932 AMC 587 (D. Mass. 1932).

¹³⁴ *The S.B. Orleans v. Phoebus*, 36 U.S. 175 (1837).

¹³⁵ WILLIAM TETLEY, *MARITIME LIEN AND CLAIMS*, 319 (2d ed. 1998)

¹³⁶ *Id.*

¹³⁷ *International Paint Co. v. M/V Mission Viking*, 637 F.2d 382 (5th Cir. 1981).

¹³⁸ *Connor*, *supra note* 128, at 792, *Priorities of Maritime Liens*, *supra note* 128, at 529.

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¹³⁹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** 理論¹⁴⁰および船舶の擬人化理論¹⁴¹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されている¹⁴²。

(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とされる¹⁴³。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

¹³⁹ *The F. H. Stanwood*, 49 F. 577 (7th Cir. 1892); *The Nettie Woodward*, 50 F. 224 (E.D. Mich. 1892).

¹⁴⁰ **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。

¹⁴¹ 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、第3部を参照。

¹⁴² *GILMORE & BLACK, supra note 55*, 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。

¹⁴³ 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、純粋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).

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¹⁴⁴、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要品供給債権には優先すると考えられている¹⁴⁵。

(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¹⁴⁶。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¹⁴⁷。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の弁済を受け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¹⁴⁸。

¹⁴⁴ Norman B. Richards, *Maritime Liens in Tort, General Average, and Salvage*, 47 *Tul. L. Rev.* 569 (1972-1973) at 586.

¹⁴⁵ GILMORE & BLACK, *supra note 55*, at 742; Connor, *supra note 128*, at 805.

¹⁴⁶ *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。

¹⁴⁷ Connor, *supra note 128*, at 805.

¹⁴⁸ GILMORE & BLACK, *supra note 55*, at 738.

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、必要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¹⁴⁹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」 (locality test) によって判断がなされていた¹⁵⁰。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

¹⁴⁹ 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。

¹⁵⁰ Plymouth, 70 U.S. 20 (1866).

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¹⁵¹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（*traditional 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 号参照）のようにこれを

¹⁵¹ *Executive Jet Aviation v. City of Cleveland*, 409 U.S. 249 (1972).

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需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。もともと、アメリカもはじめから必需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）必需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¹⁵²、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うるにすぎなかった¹⁵³。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権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を規定し、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た¹⁵⁴。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権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

¹⁵² 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、船長は特別な授権または慣習のない限り、船舶を担保に必需品の供給契約を締結することはできないからとする。

¹⁵³ *The General Smith*, *supra note* 21, 17 U.S. 438, at 443; *Peyroux v. Howard*, 32 U.S. 324 (1833) at 341.

¹⁵⁴ 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).

要品供給者に対するより一層の保護が図られている¹⁵⁵。

(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¹⁵⁶、これはいかなる根拠に基づくのであろうか。

The *Pride of The Ocean* 事件判決¹⁵⁷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、衝突相手船船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する¹⁵⁸。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¹⁵⁹が、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¹⁶⁰。

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が¹⁶¹、この結論自体に特に疑問が呈

¹⁵⁵ 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。）。

¹⁵⁶ *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* 129, at 527.

¹⁵⁷ *The Pride of The Ocean*, 3 F. 162 (1880).

¹⁵⁸ *Id.* at 167.

¹⁵⁹ Connor, *supra note* 128, at 809.

¹⁶⁰ Wentworth J. Jr. Marshall, *Maritime Lien Priority*, 9 CLEVELAND-MARSHALL LAW REVIEW 577 (1960) at 580.

¹⁶¹ これを指摘するものとして、George L. Varian, *Rank and Priority of Maritime Liens*,

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 事件判決¹⁶²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の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、「衡平および良心」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、「衡平および良心」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¹⁶³。

47 *Tul. L. Rev.* 751 (1972-1973) at 757.

¹⁶² *New York Dock Co. v. S.S. Poznan*, 274 U.S. 117 (1927).

¹⁶³ 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)）、貨物の荷揚げ費用（*Ost-West-Handel Bruno*

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¹⁶⁴、裁判所保管下の費用と認められなければ、必需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

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。

¹⁶⁴ *Roy v. M/V Kateri Tek*, 238 F. Supp. 813 (E.D. La. 1965).

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¹⁶⁵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¹⁶⁶などの州法上のリーエンや租税債権のリーエン¹⁶⁷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。

¹⁶⁵ 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。

¹⁶⁶ *Thames Towboat Co. v. The Schooner "Francis McDonald"*, 254 U.S. 242 (1920).

¹⁶⁷ *Gulf Coast Marine Ways, Inc. v. The J. R. Hardee*, 107 F. Supp. 379 (S.D. Tex. 1952).

1855年の *Bogart v. The John Jay* 事件判決¹⁶⁸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¹⁶⁹、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¹⁷⁰。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¹⁷¹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である¹⁷²」。

「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いのであれば、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¹⁷³」。

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

¹⁶⁸ *Bogart v. S.B. John Jay*, 58 U.S. 399 (1855).

¹⁶⁹ *The St. Joseph*, 21 F. Cas. 174 (W.D. Mich. 1869) at 175.

¹⁷⁰ *Lottawanna*, 88 U.S. 558 (1875); *The J. E. Rumbell*, 148 U.S. 1 (1893).

¹⁷¹ *The Alice Getty*, 1 F. Cas. 402 (W.D. Mich. 1877).

¹⁷² *Id.* at 403.

¹⁷³ *Id.* at 404.

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、第 1 部で述べたように、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¹⁷⁴。

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¹⁷⁵。この点につき、*The Thomas Barlum* 事件判決¹⁷⁶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は利用されなかった。1920 年の船舶

¹⁷⁴ GILMORE & BLACK, *supra note 55*, at 691; J. Bond Jr. Smith, *Ship Mortgages*, 47 *Tul. L. Rev.* 608 (1972-1973) at 608-609.

¹⁷⁵ GILMORE & BLACK, *supra note 55*, at 692.

¹⁷⁶ *Detroit Trust Co. v. The Thomas Barlum*, 293 U.S. 21 (1934).

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¹⁷⁷。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¹⁷⁸。

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¹⁷⁹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

¹⁷⁷ GILMORE & BLACK, *supra note* 55, at 698.

¹⁷⁸ 46 U.S.C. §951 (現 46 U.S.C. §31326(b)(2)) .

¹⁷⁹ *Rederiaktierbolaget v. Compania de Navegacion Anne, S. A.*, 139 F. Supp. 327 (D.C.Z. 1955).

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。これらの法改正および裁判例により、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))、抵当権者を米国市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¹⁸⁰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

¹⁸⁰ 1920年の船舶抵当権法では、優先的マリタ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) の前に発生したマリタイムリーエンと定義されていたが、1989年の改正により、優先的マリタ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、優先的マリタ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。

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つた。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との説明がなされている¹⁸¹。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的マリタイムリーエンとなるため、運送中の貨

¹⁸¹ *Priorities of Maritime Liens, supra note 128, at 535-536.*

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的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一般に解されている¹⁸²。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¹⁸³は、航海の途中で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¹⁸⁴。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

¹⁸² 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).

¹⁸³ The Henry W. Breyer, 17 F. 2d 423 (D. Md. 1927).

¹⁸⁴ *Id.* at 431.

不堪航（financial unseaworthiness）なる概念が誕生した¹⁸⁵。

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¹⁸⁶、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¹⁸⁷。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¹⁸⁸。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¹⁸⁹。

(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

¹⁸⁵ 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。

¹⁸⁶ *Morrissey 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 163*, 41 F.3d 1007.

¹⁸⁷ *Pierside Terminal Operators, Inc. v. M/V Floridian*, 374 F. Supp. 27 (E.D. Va. 1974) at 30.

¹⁸⁸ Maloney, *supra note 185*, at 638.

¹⁸⁹ *Id.*; GILMORE & BLACK, *supra note 55*, at 753, note 354.

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（主として必要品供給リーエン）が満足のいく配当を受けることは難しいであろう。アメリカは必要品供給リーエンを認める数少ない国の一つであり、必要品供給業者に最も寛容な国であると考えられているが、このような必要品供給リーエンの相対的地位の低さに鑑みれば、必要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¹⁹⁰。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¹⁹¹とは真逆のルールであ

¹⁹⁰ かつては、マリタ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、マリタ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))、マリタ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。

¹⁹¹ *Rankin & Schatzell v. Scott*, 25 U.S. 177 (1827); *Howard v. Ry. Co.*, 101 U.S. 837 (1880).

り、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¹⁹²である（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

¹⁹² *The St. Jago de Cuba*, 22 U.S. 409 (1824).

邦最高裁判所は以下のとおり述べ、没収後に取得した必需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、巡回区裁判所で必需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¹⁹³。」

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需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ットリーエンであるため、新たに必需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、少なくとも必需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需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」の唯一の根拠であったと考えられる¹⁹⁴。

¹⁹³ *Id.* at 416.

¹⁹⁴ John K. Beach, *Relative Priority of Maritime Liens*, 33 YALE LAW JOURNAL 841

(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、それとも別のルールが妥当するのが問題となるが、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¹⁹⁵（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、その後に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¹⁹⁶。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¹⁹⁷。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

(1923-1924) at 843; SHOENBAUM, *supra* note 23, at 811.

¹⁹⁵ *The Bold Buccleugh*, *supra* note 5, (1851) 7 Moo PC 267.

¹⁹⁶ *Id.* at 285.

¹⁹⁷ *Id.* at 282.

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¹⁹⁸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¹⁹⁹。さらに、1881年の **Frank G. Fowler** 事件第一審判決²⁰⁰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

¹⁹⁸ *The America*, 16 Law Rep. 264 (N.D.N.Y. 1853).

¹⁹⁹ *Id.* at 283.

²⁰⁰ *The Frank G. Fowler*, 8 F. 331 (S.D.N.Y. 1881).

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²⁰¹。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後によって優劣を決することも妥当でないとした²⁰²。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

²⁰¹ *Id.* at 333-334.

²⁰² *Id.* at 336.

なされる。本船は加害行為に対して連帯して責任を負う²⁰³。」

ところが、この判決は控訴審において取り消された²⁰⁴。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もみなされない限り、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²⁰⁵において連邦最高裁判所は、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上で²⁰⁶、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、

²⁰³ *Id.* at 338.

²⁰⁴ *The Frank G. Fowler*, 17 F. 653 (2d Cir. 1883).

²⁰⁵ *The John G. Stevens*, 170 U.S. 113 (1898).

²⁰⁶ *Id.* at 118.

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²⁰⁷。その上で、The Little Charles 事件判決²⁰⁸、The Palmyra 事件判決²⁰⁹、The Harmony 事件判決²¹⁰、The China 事件判決²¹¹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 1 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。

²⁰⁷ *Id.* at 119-120.

²⁰⁸ *United States v. The Little Charles*, 26 F. Cas. 979 (Cir. D. Va. 1818).

²⁰⁹ *The Palmyra*, 25 U.S. 1 (1827).

²¹⁰ *Harmony v. United States*, 43 U.S. 210 (1844).

²¹¹ *The China*, 74 U.S. 53 (1869).

(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²¹²（1853年の前掲 *The America* 事件判決とは別の判決である）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²¹³、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²¹⁴。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った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²¹⁵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

²¹² *The America*, 168 F. 424 (D.N.J. 1909).

²¹³ *Id.* at 427.

²¹⁴ *Id.* at 425.

²¹⁵ *The Glen Island*, 194 F. 744 (S.D.N.Y. 1912).

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²¹⁶、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²¹⁷。これは、航海開始時において船舶に必要品を供給した者は、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

²¹⁶ *Id.* at 746.

²¹⁷ *The Paragon*, 18 F. Cas. 1084 (D. Me. 1836); *Porter v. The Sea Witch*, 19 F. Cas. 1072 (Cir. D. La. 1877).

る²¹⁸。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²¹⁹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²²⁰。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²²¹、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²²²。

季節ルールはその後、*J.W. Tucker* 事件判決²²³等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²²⁴。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

²¹⁸ Connor, *supra* note 128, at 782.

²¹⁹ *The City of Tawas*, 3 F. 170 (E.D. Mich. 1880).

²²⁰ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 745.

²²¹ *The City of Tawas*, *supra* note 219, 3 F. 170, at 173.

²²² *Id.*

²²³ *The J. W. Tucker*, 20 F. 129 (S.D.N.Y. 1884).

²²⁴ *The Steam Dredge A.*, 204 F. 262 (4th Cir. 1913).

の暦年ルールが適用された裁判例がある²²⁵。

(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²²⁶が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²²⁷。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 40 日に短縮されると判示した²²⁸。40 日ルールはその後、1915 年の *The Samuel Little* 事件判決²²⁹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²³⁰。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²³¹、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

²²⁵ *The John J. Freitas*, 252 F. 876 (W.D.N.Y. 1918).

²²⁶ *The Proceeds of The Gratitude*, 42 F. 299 (S.D.N.Y. 1890).

²²⁷ *Id.* at 300.

²²⁸ *Id.* at 301.

²²⁹ *The Samuel Little*, 221 F. 308 (2d Cir. 1915).

²³⁰ GILMORE & BLACK, *supra note* 55, at 746.

²³¹ Willard, *supra note* 129, at 525.

したリーエンはすべて同順位のものとする²³²。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であろう。

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いたが²³³、1914 年の *Edith* 事件判決²³⁴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²³⁵。*Neterer* 判事は 3 年後の *The Sea Form* 事件判決²³⁶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²³⁷。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²³⁸。

(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²³⁹は、いずれも同じ年に発生

²³² *The Interstate No. 1*, 290 F. 926 (2d Cir. 1923).

²³³ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 747.

²³⁴ *The Edith*, 217 F. 300 (W.D. Wash. 1914).

²³⁵ *Id.* at 302.

²³⁶ *The Sea Foam*, 243 F. 929 (W.D. Wash. 1917).

²³⁷ *The Morning Star*, 1 F.2d 410 (W.D. Wash. 1924) at 411.

²³⁸ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 747, note 339.

²³⁹ *The Thomas Morgan*, 123 F. 781 (D.S.C. 1903).

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²⁴⁰、The Bethulia 事件判決²⁴¹、In re New England Transp. 事件判決²⁴²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) を採用する裁判例も散見される²⁴³。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て採用した前掲 The J.R. Hardee 事件判決²⁴⁴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²⁴⁵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)

²⁴⁰ The Philomena, 200 F. 873 (D. Mass. 1912).

²⁴¹ The Bethulia, 200 F. 876 (D. Mass. 1912).

²⁴² In re New England Transp. Co., 220 F. 203 (D. Conn. 1914).

²⁴³ *The J. R. Hardee*, *supra note* 167, 107 F. Supp. 379; *Bank of St. Charles & Trust Company, Inc., v. Admiral Towing Company, Inc.*, 1977 AMC 1864 (E.D. La. 1976).

²⁴⁴ *The J. R. Hardee*, *supra note* 167, 107 F. Supp. 379.

²⁴⁵ *Patterson Shrimp Co. v. The Freedom*, 211 F. Supp. 852 (S.D. Tex. 1962).

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、殊に必要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」のような三竦みの状態となるが、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²⁴⁶。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は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*) と述べ²⁴⁷、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」

²⁴⁶ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 756.

²⁴⁷ William J. Warner v. Zizania, 1934 AMC 770 (D. Mass. 1934) at 782.

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 の成立を認めた²⁴⁸。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

²⁴⁸ *The J. R. Hardee*, *supra* note 167, 107 F. Supp. 379.

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²⁴⁹は、このような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²⁵⁰。

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のであろうか。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 の法理が適用されうるか否かである。

²⁴⁹ *National Shawmut Bank v. The Winthrop, etc.*, 134 F. Supp. 370 (D. Mass. 1955).

²⁵⁰ *Id.*, at 373. *The Freedom*, *supra* note 121, 211 F. Supp. 852 もこれを支持する。

1941年のFavorite事件判決²⁵¹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 date）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て、疑問も呈されている²⁵²。

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²⁵³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²⁵⁴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は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いる²⁵⁵。

²⁵¹ The Favorite, 120 F.2d 899 (2d Cir. 1941)

²⁵² GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 786.

²⁵³ *Bank of St. Charles*, *supra* note 243, 1977 AMC 1864.

²⁵⁴ *Wardley International Bank, Inc. v. Nasipit Bay Vessel*, 841 F.2d 259 (9th Cir. 1988).

²⁵⁵ *Id.* at 264.

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、後順位の劣後的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²⁵⁶。

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」およ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²⁵⁷、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²⁵⁸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²⁵⁹や前掲 *Proceeds of the Gratitude* 事件判決²⁶⁰、前掲 *The Sea Form* 事件判決²⁶¹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²⁶²も、同じ

²⁵⁶ 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).

²⁵⁷ *The City of Tawas*, *supra* note 219, 3 F. 170.

²⁵⁸ *The John G. Stevens*, *supra* note 205, 170 U.S. 113.

²⁵⁹ *The Glen Island*, *supra* note 215, 194 F. 744.

²⁶⁰ *The Proceeds of The Gratitude*, *supra* note 226, 42 F. 299.

²⁶¹ *The Sea Form*, *supra* note 236, 243 F. 929.

²⁶² *The Odysseus III*, 77 F. Supp. 297 (S.D. Fla. 1948).

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²⁶³。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²⁶⁴、少なくとも同法の制定により確立されたといえることができる。

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して捉える一方で、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²⁶⁵。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

²⁶³ *The Samuel Little*, *supra* note 229, 221 F. 308.

²⁶⁴ *Connor*, *supra* note 128, at 816.

²⁶⁵ *The Morning Star*, *supra* note 237, 1 F. 2d 410. See also, James W. Follette, 1934 AMC 1525 (W.D.N.Y. 1934).

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えることができる。

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的マリタイムリーエンとされたことにより、必要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えることができる。

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つたと考えられるが、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捉えつつ、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」）の船舶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²⁶⁶）の船舶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られる。

²⁶⁶ 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。

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的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へと変容している。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ろう。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」の意義²⁶⁷とも整合的な解釈を模索していかなければならない。

²⁶⁷ 除斥期間の起算点の「発生」の意義については、阿部＝峰・前掲注（3）233 頁を参照。

第3部 アメリカ法における船舶擬人化理論 (personification theory) の 今日的意義

はじめに

第1章 擬人化理論の生成と発展

第1節 擬人化理論と手続理論

- 1 アメリカにおける擬人化理論
- 2 イギリスにおける手続理論
- 3 両理論の相違

第2節 没収事件における擬人化理論の確立

- 1 マーシャルによる理論の創出
- 2 ストウリによる理論の確立

第3節 マリタイムリーエンへの擬人化理論の適用拡大

- 1 強制水先人の過失 (The China 事件判決)
- 2 裸傭船者の過失 (The Barnstable 事件判決)

第2章 擬人化理論の衰退

第1節 ホームズによる擬人化否認論

- 1 対物責任の起源を贖罪に求める理論 (贖罪理論)
- 2 公用船の対物責任における否認論の展開 (The Western Maid 事件判決)

第2節 裁判所における擬人化理論からの脱却

- 1 Res Judicata (請求遮断効) と対物訴訟
- 2 対物訴訟の移送 (The Continental Grain 事件判決)

第3章 擬人化理論の今日的意義

第1節 擬人化理論に対する批判

- 1 ホームズの贖罪理論に対する学説の評価

2 船舶擬人化否認論の論拠

第2節 擬人化理論を支持する見解

1 船舶擬人化の「フィクション」性

2 擬人化理論の有用性

(1) 対物訴訟における擬制通知

(2) 責任主体特定の困難性

第3節 両説の検討

おわりに

はじめに

アメリカ法上のマリタイムリーエンは、わが国の船舶先取特権（商法 842 条）にほぼ相当するが、船舶先取特権が船舶所有者等に対する債権の担保権として実行される（民事執行法 112 条以下）のに対し、マリタイムリーエンは船舶そのものを被告とする対物訴訟手続によって実行される点において、大きく異なる。このような物を被告とする対物訴訟手続は英米法に特有の手続であるが、イギリス法では、一定のカテゴリーに属する海事債権（maritime claim）を有する者は、マリタイムリーエンが認められていなくとも対物訴訟を提起することが可能である²⁶⁸のに対し、アメリカ法では、対物訴訟を提起できるのは当該船舶に対してマリタイムリーエンを有する者に限られている。すなわち、アメリカ法では、マリタイムリーエンの有無と対物訴訟の提起の可否とは完全に一致する関係にあるが、この両者の密接な関係性から発展したのが船舶の擬人化理論（personification theory）である。船舶擬人化理論とは、対物訴訟は船舶そのものを被告とする手続であるから、擬人化された船舶は、船舶所有者の対人責任（in personam liability）とは独立して対物責任（in rem liability）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、マリタイムリーエンの成立や実行、順位、消滅など様々な問題に関して、裁判所の結論を導くための理論的根拠としてしばしば引用され、アメリカの一般海事法において重要な役割を果たしてきた²⁶⁹。具体的には、第 1 部でみたように、対物訴訟が提起された場合の手続外のリーエンホルダーに対する手続保障については、「物に対する通知がすべての利害関係人に対する通知とみなされる」との論理により正当化され（第 1 部第 2 章第 2 節を参照）、また第 2 部で述べたように、不法行為リーエンに関して逆順優先ルールが認められる理論的根拠について、連邦最高裁判所は船舶擬人化理論を引用している（第 2 部第 2 章第 1 節(3)を参照）。

²⁶⁸ Senior Court Act 1981, §21(4).

²⁶⁹ GILMORE & BLACK, *supra note* 55, at 591.

このようにアメリカ法におけるマリタイムリーエンの基礎として発展した船舶擬人化理論であったが、20世紀に入ると一転して、もはや無用のフィクションにすぎず、直ちに破棄されるべきであるとの強い批判を受けるようになった。他方で、今日においても、一定の局面においてはなお有用なフィクションであるとして船舶擬人化理論を支持する学説も根強く、同理論の生成から衰退、そして現在の到達点を考察することは、マリタイムリーエンの全体像を把握するために必要不可欠であるといえる。そこで、第1章では、アメリカにおいて船舶擬人化理論がいかにして誕生し、発展してきたのかを確認し、第2章では、船舶擬人化理論の衰退について、契機となった重要な裁判例を中心に検討する。最後に第3章では、船舶擬人化理論に対する積極・消極の立場についてそれぞれ検討し、同理論の今日的意義について考察する。

第1章 擬人化理論の生成と発展

第1節 擬人化理論と手続理論

本章では、船舶擬人化理論の誕生から最盛期を迎えるまでの発展について検討するが、まずその前に、船舶擬人化理論と相対立する理論といわれるイギリス法上の手続理論との異同について確認しておく必要がある。

1 アメリカにおける擬人化理論

アメリカ法では、マリタイムリーエンは対物訴訟によってのみ実行可能であり、また対物訴訟はマリタイムリーエンを有する者によってのみ提起することができる²⁷⁰（対物訴訟手続の具体的な流れについては、第1部第2章第1節2を参照）。対物訴訟は読んで字のごとく「物」に「対」する手続であり、被告は船舶所有者ではなく、目的物たる船舶そのものである。この点において、本質的に対人訴訟手続であって、目的船舶の競売によって他のマリタイムリーエンが消滅しないアタッチメント手続（補足規則B）とは大きく異

²⁷⁰ *Rock Island Bridge*, *supra note* 58, 73 U.S. 213.

なる。

このように対物訴訟では、船舶所有者と船舶とは、別の法的主体として取り扱われており、その帰結として、実体法上、船舶が負うべき対物責任は船舶所有者の対人責任からは独立して生ずる（対物責任の前提として船舶所有者の対人責任が認められることは必要ではない）ものとされ、また手続法上も、船舶は船舶所有者とは異なる訴訟当事者であると考えられている。これは、会社に法人格が認められ、法律上一人の「人」（法人）として取り扱われているのと同様に、船舶をあたかも一人の個人（英語では船舶は慣用的に「she」と呼称される）として取り扱う（擬人化する）ものであり、かかる考え方は一般に船舶擬人化理論といわれる。

2 イギリスにおける手続理論

イギリス法では、マリタイムリーエンは船員給料、海難救助、海事不法行為（イギリス法上は「*damage done by ship*」と表現されるが、アメリカ法の海事不法行為とほぼ同義である）、船長の立替金債権（*master's disbursement*）、冒険貸借にのみ認められており²⁷¹、契約リーエン（必需品供給債権や運送契約・傭船契約の不履行に基づく損害賠償請求権）が認められているアメリカ法と比較すると、マリタイムリーエンの認められる範囲は限定的である。マリタイムリーエンを実行するためには、アメリカ法と同様に必ず対物訴訟を提起しなければならないが、対物訴訟は、マリタイムリーエンを有していなくても、法が定める一定の海事債権を有する限り提起することができる²⁷²。しかもその場合、対物訴訟の対象となる船舶には、当該海事債権を生じさせた船舶だけでなく、所有者等を同じくする他の船舶（いわゆる姉妹船等）も含まれる²⁷³ため、船舶に対する対物訴訟を提起するための要件はアメリカ法よりもかなり緩やかであるといえる。このように、マリタイムリーエンではないが、船舶に対する対物訴訟を提起することのできる権利は制定法上のリーエン（“*statutory lien*” または “*statutory rights in rem*”）といわれ、マリタイム

²⁷¹ D.C. JACKSON, ENFORCEMENT OF MARITIME CLAIMS, at 2.39 (4th ed. 2005).

²⁷² Senior Court Act 1981, §21(4).

²⁷³ *Id.*

リーエンの認められる範囲が狭いイギリス法において、これを補完するための権利として重要な役割を果たしている。

イギリス法では伝統的に、対物訴訟手続は重要な資産である船舶をアレストすることにより、被告たる船舶所有者等の出廷を促すための手続であるとする考え方が支配的であり、このような考え方は、アメリカ法の船舶擬人化理論と対比して、手続理論（procedural theory）といわれる²⁷⁴。1993年の *The Indian Grace* 事件判決²⁷⁵では、貨物損害を理由としてインドの裁判所で船舶所有者に対する対人訴訟が提起された後、イギリスの海事裁判所で同一の貨物損害に関して運送船舶に対する対物訴訟が提起されたが、この後訴の提起が、同一の訴訟原因（cause of action）に基づく再訴を禁止する民事裁判管轄・判決法（Civil Jurisdiction and Judgments Act 1982）34条に反するか否かが問題となった（これは、第2章第2節で検討する *res judicata* と対物訴訟の関係に関する問題といえる）。イギリス貴族院は、手続理論に従い、対物訴訟は海事裁判所が管轄権を取得した瞬間から船舶所有者に対する訴訟手続であり、対物訴訟の当事者は船舶ではなく、船舶所有者である²⁷⁶から、同一当事者に対する後訴の提起は認められないとの判断を示した。

3 両理論の相違

上記のとおり、一般にアメリカ法における船舶擬人化理論とイギリス法における手続理論は、相反する理論として対比されている。しかし、アメリカ法において対物訴訟はマリタイムリーエンの実行による以外あり得ないのに対し、イギリス法では対物訴訟は必ずしもマリタイムリーエンの実行によるものとは限らない。むしろ対物訴訟は、マリタイムリーエンを補完するために定められた制定法上のリーエンに基づいて提起されることの方がより一般的であろう。イギリス法における手続理論は、前記のとおりマリタイムリーエンの法的性質論ではなく、対物訴訟の法的性質論であり、その際に念頭に置かれているのは主として制定法上のリーエンである。このようにイギリス法は、訴訟手続の形式と実行さ

²⁷⁴ D.C. JACKSON, *supra note 271*, at 10.10.

²⁷⁵ *The Indian Grace* (No.2) [1998] 1 Lloyd's Rep. 1.

²⁷⁶ *Id.*, at 10.

れる権利とを混同した議論を行い²⁷⁷、いかなる権利が実行されているのか（マリタイムリーエンなのか制定法上のリーエンなのか）を区別せずに対物訴訟を一律に手続理論で説明しようとする。しかし、対物訴訟がマリタイムリーエンに基づいて提起される場合でさえもこれが船舶所有者を被告とする手続である²⁷⁸とすれば、マリタイムリーエンが善意の第三取得者に対抗できること（追及性）の根拠や、マリタイムリーエンの中には船舶所有者の責任からは独立して生じるものもあることを説明できないとの根強い批判がある。The Indian Grace 事件判決で貴族院の Steyn 判事は、このような手続理論の理論的難点を認めつつ、本件はマリタイムリーエンに関する事件ではないとして、この点に関する言及を回避しており²⁷⁹、マリタイムリーエンに基づく対物訴訟についても手続理論が妥当するか否かは、イギリス法上必ずしも確立しているわけではない。

いずれにせよ、制定法上のリーエンを念頭に置いた対物訴訟の法的性質論である手続理論と、もっぱらマリタイムリーエンに基づく対物訴訟の法的性質論である船舶擬人化理論とは、そもそも拠って立つ前提が異なる以上、相反する考え方として対比すること自体が適切でないというべきであろう。その証拠に、アメリカ法上の対物訴訟（補足規則 C のアレスト手続）について、補足規則 B のアタッチメント手続と同じ対人訴訟手続であるとの主張は皆無である。

第2節 没収事件における擬人化理論の確立

船舶擬人化理論はアメリカの一般海事法において重要な役割を果たしてきたが、同理論は当初、マリタイムリーエンに関する事件において発展したものではなく、同じく対物訴訟の手続によって実行される海賊等の違法行為を理由とする船舶の没収事件（forfeiture case）において、マーシャル、ストウリという2人の連邦最高裁判事によって確立されたものであった。

²⁷⁷ D.C. JACKSON, *supra* note 271, at 17.56.

²⁷⁸ The Halcyon Isle [1981] A.C. 221.

²⁷⁹ The Indian Grace (No.2), *supra* note 275, at 7.

1 マーシャルによる理論の創出

1818年の *The Little Charles* 事件判決²⁸⁰では、1807年の通商禁止法（Embargo Act 1807）に違反して、米国内から外国の港へ向けて航行したとの疑いで拘留された船舶の没収の可否が争われた。本船の船長は自らの陳述書において、米国から外国へ向けて航行したことを自認していたが、本船の没収手続においても、かかる船長の陳述書を証拠とすることが許されるか否かが問題となった。連邦最高裁判所の首席裁判官であったマーシャル判事は（ただし、本件においてはバージニア地区の巡回区裁判官の立場において）、仮に本件が船舶所有者個人に対する訴追事件であり、船舶所有者の権限のもとで船長が行動したことを立証するために同陳述書が提出されたのであれば、船長の陳述を証拠とすべきではないとの主張は十分に考慮に値するだろうと述べた²⁸¹。しかし、同判事は以下に引用するとおり、本件は船舶に対する手続であるから、船長の陳述書を証拠として用いることは問題ではないとし、本船船長の陳述書を証拠として通商禁止法の違反を認め、本船の没収を容認した。

「本件は船舶所有者に対する手続ではない。本件は、船舶が犯した違反を理由とする船舶に対する手続であり、船舶所有者の授権なしに、船舶所有者の意思に反してなされた違反であるとしても、違反でなくなったり、没収の対象外となるものではない。無生物が何らの違反も犯すことができないのは確かである。単なる木や鉄、船の帆は、それ自体が法令違反を犯すことはできない。しかし、この船体は、船長によって導かれた船員によって命を吹き込まれ、行動を起こすことができる。船舶は船長によって行動し、また言葉を発する。船舶は船長によって報告を行う。したがって、船舶が船長の行った報告によって影響を受けることは、不合理なことではない。」

この *The Little Charles* 事件判決は、船舶擬人化理論の基礎、すなわち、対物訴訟は船舶所有者に対する手続ではなく、船舶そのものに対する手続であるから、法令違反行為に

²⁸⁰ *The Little Charles*, *supra* note 208, 26 F. Cas. 979.

²⁸¹ *Id.* at 982.

対する船舶所有者の関与や認識は問われないとの考えを示した初めての裁判例とされている。もっとも、マーシャルは最初からこのような立場をとっていたわけではなく、以下のとおり、同じく連邦最高裁判所の裁判官であったストウリの影響により、本判旨のような立場へと考えを改めたのではないかと推察される。

The Little Charles 事件判決の3年前の1815年、The Brig Short Staple 事件判決²⁸²では同じく通商禁止法違反を理由とする船舶の没収が争われた。本件では、船舶所有者から、本船が外国へ向けて航行したのは、イギリス軍の艦船に捕獲され、外国の港へ向かうよう強制されたためであり、通商禁止法違反には該当しないと主張がなされた。通商禁止法違反を理由とする船舶の没収手続が船舶そのものに対する手続であることを重視すれば、本船が外国へ向けて航行した経緯（船主・船長が無責であること）は問われないと考えられるが、本判決においてマーシャルは、船舶所有者の主張を認め、没収の決定を取り消した。この判決において唯一反対意見を述べていたのが、後述する The Palmyra 事件判決、The Brig Malek Adhel 事件判決において船舶擬人化理論を確固たるものとしたストウリであった。ストウリは連邦最高裁判所の首席裁判官を務めたマーシャルの右腕として知られ²⁸³、マーシャルはその在任中、自身に馴染みのない海事事件や没収事件等について頻繁にストウリの意見を求めていたといわれている²⁸⁴。The Brig Short Staple 事件では船舶所有者に責任がないだけでなく、船長自身もイギリス軍による捕獲下にあったため、同事件で没収処分を取り消したことが、The Little Charles 事件判決の上記結論と矛盾するとまでは必ずしもいえないかもしれない。しかし、対物訴訟においては船舶と船舶所有者とを切り離し、完全に異なる当事者として取り扱うとした前記 The Little Charles 事件判決は、少なからずストウリの影響を受けたものであった可能性は否定できないであろう。

²⁸² The Brig Short Staple v. United States, 13 U.S. 55 (1815).

²⁸³ 丸山英二『入門アメリカ法〔第2版〕』（弘文堂、2009）36頁。

²⁸⁴ David Lynch, THE ROLE OF CIRCUIT COURTS IN THE FEDERATION OF UNITED STATES LAW IN THE EARLY REPUBLIC, 138-139 (2018).

2 ストウリによる理論の確立

The Little Charles 事件判決で萌芽した船舶擬人化理論はその後、ストウリによる 2 つの連邦最高裁判決により確立された。1827 年の The Palmyra 事件判決²⁸⁵では、1819 年の海賊法 (Piracy Act 1819) 違反を理由として船舶を没収するためには、海賊行為に従事したとされる個人の有罪が確定することが必要であるとの主張が船舶所有者からなされた。これに対しストウリは、コモンローにおける物の没収は、対物訴訟ではなく、被告人に対する有罪判決の一部、または少なくともその結果であるから、被告人に対する有罪判決なしに同人の所有物が没収されることはない²⁸⁶としつつ、本件のような対物訴訟によって実行される没収事件については、「ここでは、法定犯であろうと自然犯であろうと、物そのものが違反者である、または、むしろ違反は主として物に帰属する²⁸⁷。」、「対物訴訟は個人に対する刑事手続からは完全に独立して存在する²⁸⁸。」と述べ、船舶所有者の主張を退けた。ストウリはまた、違反者個人の有罪が必要とされない理由として、海賊法には違反者個人に対する刑罰は定められていないため、個人の刑事責任を没収の前提とすると、法の趣旨が完全に損なわれることを指摘している。

1844 年の The Brig Malek Adhel 事件判決²⁸⁹も同じく海賊法違反を理由とする没収事件であり、本件では、海賊行為に船舶所有者自身の関与がなかった場合にまで本船の没収が認められるか否かが問題となった。ストウリは、ここでもまた「侵略行為をした船舶が違反者として取り扱われ、所有者の性質や行為とは無関係に、没収の対象となる犯罪道具として扱われる²⁹⁰。」と述べ、海賊行為に対する船舶所有者の関与や認識は問われないとの解釈を示した。ストウリは上記判示に続けて、「所有者の個人的な行為や責任とは無関係に、船長や船員によって不法行為や違法行為がなされた船舶を違反者として扱うという

²⁸⁵ *The Palmyra*, *supra* note 209, 25 U.S. 1.

²⁸⁶ *Id.* at 14.

²⁸⁷ *Id.* at 15

²⁸⁸ *Id.*

²⁸⁹ *Harmony v. United States*, *supra* note 210, 43 U.S. 210.

²⁹⁰ *Id.* at 233.

ことは、海事法においては珍しいことではない。これは、違反行為を抑制したり、被害者への賠償を確保するための唯一の方法であるという必要性から認められているものである。」と述べ、船舶の擬人化は没収事件に限らず、海事法上の対物訴訟においても広く妥当するとの考えを示唆している。

以上のとおり、船舶擬人化理論は当初、法令違反を理由とする船舶の没収事件において確立されたものであった。船舶の没収は、船舶に対する対物訴訟手続によってなされるという点ではマリタイムリーエンと共通するが、この時点ではいまだ一般海事法上の原則として船舶擬人化理論が展開されていたわけではなかった。

第3節 マリタイムリーエンへの擬人化理論の適用拡大

1 強制水先人の過失 (The China 事件判決)

The Brig Malek Adhel 事件判決においてストウリは、船舶の擬人化は海事法における対物訴訟にも等しく妥当する旨述べ、船舶擬人化理論をマリタイムリーエンにも適用する可能性について示唆していたが、これはあくまでも傍論にすぎなかった。連邦最高裁判所が船舶擬人化理論をマリタイムリーエンの実行による対物訴訟にまではじめて拡大したのは、1869年の The China 事件判決²⁹¹であった。同判決の概要は以下のとおりである。

強制水先人による操船の下ニューヨーク港を出港しようとした本船は、強制水先人の一方過失により他船と衝突し、他船は沈没した。沈没した被害船の船舶所有者は、本船に対して対物訴訟を提起したが、ニューヨーク港では州法により強制水先人制度が定められており²⁹²、出入港船舶には水先人を選任することも許されなかったため、船舶所有者は、自らが選任すらしていない水先人の過失について本船が責任を負わされるべきではないと主張し、本船の対物責任について争った。

連邦最高裁判所の Swayne 判事は、船長の地位・権限および船舶の責任は、大陸法上

²⁹¹ *The China*, *supra* note 211, 74 U.S. 53.

²⁹² 州法により強制水先人制度を定めることの合憲性は、1851年の *Cooley v. Board of Wardens of Port of Philadelphia* 53 US (12 How) 294 で承認されている。

の使用責任に由来するものでも、コモンローに由来するものでもなく、商業上の慣習と中世の判例法に由来するものであるとした上で、「元来、一次的な責任は船舶に課せられており、船舶所有者の責任は対人的な責任ではなく、単にその所有権に付随して生ずるものであり、船舶の喪失や債権者の委付によって免責されるものであった²⁹³。」と述べた。続けて同判事は、多くの場合において過失ある水先人は資力が十分でないため、水先人への請求に限定されるとすれば、被害船の救済に欠けることになることと指摘し²⁹⁴、本船は自発的にその運航領域に置かれた以上、無実の船舶の所有者ではなく、本船の所有者に損失が押し付けられたとしても文句はいえないであろうと述べ、本船の対物責任を認めた。

本判決において連邦最高裁判所は、船舶そのものが「加害者」として船舶所有者の対人責任とは独立して対物責任を負うとする船舶擬人化理論の考え方を承認したが、強制水先人の過失による海事不法行為についてもマリタイムリーエンが成立するとの結論は、必ずしも船舶擬人化理論のみによって導き出されたものではなかった。むしろ *Swayne* 判事は、多くの場合水先人の資力は十分でなく、水先人に対する請求が実質的に無意味であるという状況下において、完全なる被害者である相手船の所有者と、自らの意思により本船を運航下に置いた（水先人をとることを強制されたとはいえ、少なくともニューヨーク港に入港すること自体は、法により強制されたものではなかった）本船の所有者とを比較し、後者に損失を負担させることが相当であることを主たる理由として上記判断に至ったものと解される。したがって、*The China* 事件判決は、船舶擬人化理論を援用しつつも、強制水先人制度の下で生じた損失を誰に負担させるのが適切かという政策判断をより重視した判決であったといえよう。いずれにせよ、本判決の上記判示は広く承認されたものと考えられており、強制水先人の過失による海事不法行為のため、船舶所有者の対人責任が認められない²⁹⁵場合であっても、本船に対してマリタイムリーエンが成立することについて

²⁹³ *The China*, *supra* note 21, 74 U.S. 53, at 68.

²⁹⁴ *Id.*

²⁹⁵ *Homer Ramsdell Transp. Co. v. La Compagnie Generale Transatlantique*, 182 U.S. 406 (1901).

て、その後裁判所で争われた例はない²⁹⁶。

2 裸傭船者の過失 (The Barnstable 事件判決)

連邦最高裁判所は 1901 年の The Barnstable 事件判決²⁹⁷において、船舶擬人化理論をより一般的な法理へと昇華させた。同事件は、裸傭船 (船舶賃貸借) に出された船舶 (本船) が操船上の過失により他船 (相手船) と衝突し、相手船が沈没したため、相手船の船舶所有者が本船に対する対物訴訟および裸傭船者に対する対人訴訟を提起したという事案であった。船長その他乗組員が裸傭船者により選任・雇用されていたこと、また本件事故が本船の船長・乗組員の過失によって生じたことは本船の船舶所有者、裸傭船者ともに認めており、本船の対物責任が認められることについても当事者間に争いはなかった。その上で本件では、本船が対物責任を負わされたことを理由として船舶所有者から裸傭船者への求償が認められるか否かが問題となったが、第一審判決²⁹⁸および控訴審判決²⁹⁹はいずれも、傭船契約中の「船舶の保険料は船舶所有者が負担する」との条項は、保険によって補われるすべてのリスクについて傭船者を免責する趣旨であるとして、裸傭船者への求償は認められないとの判断を示した。これに対し、連邦最高裁判所の Brown 判事は、当該条項のみでは裸傭船者を免責するとの明確な意図は認められないとして、船舶所有者から裸傭船者への求償が認められるとしたが、その判決理由中において、「傭船者の過失によって生じた損害に対する本船の責任についてイギリスのルールがいかなるものであろうと、船舶そのものがある意味で本人 (principal) として取り扱われ、船舶所有者であろうと傭船者であろうと、本船を適法に占有している者の過失について個人的に責任を負うとの法解釈は、この国では完全に確立されている³⁰⁰」と述べ、さらに The Little Charles 事件判決、The Palmyra 事件判決、The Brig Malek Adhel 事件判決、The China 事件判決を引用した。このように、The Barnstable 事件では船舶の対物責任の有

²⁹⁶ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 600 note 28.

²⁹⁷ The Barnstable, 181 U.S. 464 (1901).

²⁹⁸ The Barnstable, 84 F. 895 (D. Mass. 1898).

²⁹⁹ The Barnstable, 94 F. 213 (1st Cir. 1899).

³⁰⁰ *The Barnstable*, *supra* note 297, 181 U.S. 464, at 467.

無はまったく争点となっておらず、同判決の船舶擬人化理論に関する判示は完全な傍論であったが、適法な占有者の過失によって与えた損害に対して船舶が対物責任を負うということについて、最も権威ある先例とされている³⁰¹。

Brown 判事は、翌年の 1902 年にも、Tucker v. Alexandroff 事件判決³⁰²で船舶擬人化理論を展開しているが、以下に引用するとおり、過剰なまでに船舶を情緒的に人になぞらえており、ここにおいて船舶擬人化理論はその最盛期を迎えたといえる。

「船は進水の時に誕生し、その同一性が維持される限り生き続ける。進水の前においては、彼女（筆者注：船）は単なる木と鉄（通常の個人の財物）の集まりであり、家屋と同様に陸上の構造物にすぎず、州法によって与えられ、州裁判所において執行される職工リーエン（mechanics' lien）の対象となりうるにすぎない。進水式において彼女は名前を与えられ、キールが水面に触れた瞬間に彼女は形を変え、海事裁判所の管轄に服するようになる。彼女は自身の法人格を与えられる。すなわち、契約の締結が可能となり、個人的に義務を負い、所有者の名前において訴えを提起することも、自身の名前において訴えられることも可能となる。所有者の代理人は彼女の代理人とは限らず、また彼女の代理人も所有者の代理人になるとは限らない。彼女はまた、不法行為を犯すことも可能であり、それによって生じた損害に対する責任を負う³⁰³。」

第 2 章 擬人化理論の衰退

³⁰¹ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 601. なお、Reed v. S.S. Yaka, 373 US 410 (1963)では、船舶所有者にも裸傭船者にも対人責任が認められない場合に本船の対物責任を認めることができるか否かが問われたが、連邦最高裁判所は当該事案においては裸傭船者に対人責任が認められるとしたため、この争点に関する連邦最高裁判所の判断は示されなかった。David Brice Toy, *Introduction to the Law of Maritime Liens*, 47 *Tul. L. Rev.* 559, 564 (1972-1973)は、本判決により船舶擬人化理論は今でも存続しているとみる余地があると指摘する。

³⁰² Tucker v. Alexandroff, 183 U.S. 424 (1902).

³⁰³ *Id.* at 438.

19世紀から20世紀の初めにかけて発展し、隆盛を極めた船舶擬人化理論であったが、20世紀に入ると間もなく、同理論に対して否定的な見方が示されるようになった。なかでも、船舶擬人化理論はフィクションにすぎないとして、事あるごとに同理論を否定したのは、連邦最高裁判所の陪席裁判官であったホームズ（**Oliver Wendell Holmes**）判事であった。ホームズの船舶擬人化否認論は、後に述べるとおり理論的な難点がなかったわけではないが、その後の判例・学説に大きな影響を及ぼし、20世紀の半ばから後半にかけて船舶擬人化理論は急速に支持を失っていった。本章では、ホームズが提示した船舶擬人否認論およびこれに基づく裁判例を確認した上で（第1節）、主に手続法の問題に関して船舶擬人化理論を否認した重要な裁判例について検討する（第2節）。

第1節 ホームズによる擬人化否認論

1 対物責任の起源を贖罪に求める理論（贖罪理論）

ホームズは1881年に著した有名な『コモン・ロー』において、船舶の不法行為に対する責任は、無生物が物理的損害の道具として用いられた場合に王に没収されるとする中世の贖罪（*deodand*）に起源を有するとの考え（以下、本稿では「贖罪理論」という。）を提示した³⁰⁴。1904年の *The Blackheath* 事件判決³⁰⁵では、海底で地面と連結され、水面に浮いている航路標識に衝突し、これを損傷させた船舶に対する対物訴訟について、海事裁判所の裁判管轄が認められるか否かが問題となった。ホームズは、本件航路標識が船舶の航行の安全に資するものであること、可航水域における本船の継続的な動きによって損傷を受けたこと、陸との接点は海底において連結されていることのみであることを根拠に海事裁判管轄を認めたが³⁰⁶。その判決理由において、海事法において可動の物体が損害を与えた場合の責任は贖罪の形式をとっていたと述べ、この原則は今日でも維持されているとして、*The Brig Malek Adhel* 事件判決および *The China* 事件判決を引用している³⁰⁷。

³⁰⁴ Oliver Wendell Holmes, *THE COMMON LAW*, at 24-25 (1881).

³⁰⁵ *Blackheath*, 195 U.S. 361 (1904).

³⁰⁶ *Id.* at 367.

³⁰⁷ *Id.*

この一節が海事裁判管轄を肯定するという結論といかに関係するのかは必ずしも判然としないが、対物責任の起源が贖罪にあるとの贖罪理論について、ホームズが強いこだわりを持っていたことがうかがわれる。

上記 *The Blackheath* 事件判決では必ずしも船舶擬人化理論を積極的に否認していたわけではなかったが、1909年の *The Eugene F. Moran* 事件判決³⁰⁸でホームズは、船舶擬人化理論をフィクションであると述べた上で、船舶擬人化否認論をさらに発展させた。同事件は、曳船に曳航されていた車両はしけが、他の曳船に曳航されていた 2 隻の無灯火の平底船（同じ所有者に帰属）のうち 1 隻と衝突し、車両はしけの所有者が、それぞれの曳船および曳航されていた無灯火の平底船に対して対物訴訟を提起したという事案であり、連邦最高裁判所における唯一の争点は、これら関連する船舶間の責任負担割合の認定であった。第一審裁判所である南部ニューヨーク連邦地方裁判所は、関連する 4 隻の船舶間で平等に（1/4 ずつ）負担すべきであるとしたが³⁰⁹、控訴審裁判所である第 2 巡回区控訴裁判所は、この点に関する判例法は確立していないとして、①原審のとおり 4 船間で平等に負担させるべきか、②同じ所有者に属する平底船 2 隻を 1 つの船舶とみなして各所有者に 1/3 ずつ負担させるべきか、③それぞれの曳船列を一体のものとみなして 1/2 ずつ負担させるべきか、について連邦最高裁判所の意見を求めた³¹⁰。ホームズは、曳船列を構成していたからといって各曳船列を一括りにする理由とはならないとして③の考え方を否定するとともに、2 隻の平底船の所有者が同一であるからといって、この 2 隻を 1 つの船舶とみなすことは対物訴訟の理論に反するとして、②の考え方も否定し³¹¹、結論として、被害船以外の 4 船間で平等に負担すべきとした第一審裁判所の判断（①の考え方を支持した。このように、本件は 2 つの曳船列間の衝突における責任負担割合が問題となった事件であり、船舶擬人化理論はまったく関係がないと思われるが、ホームズは

³⁰⁸ *The Eugene F. Moran*, 212 U.S. 466 (1909).

³⁰⁹ *The Eugene F. Moran*, 143 F. 187 (S.D.N.Y. 1906).

³¹⁰ *The Eugene F. Moran*, 154 F. 41 (2d Cir. 1906).

³¹¹ *The Eugene F. Moran*, *supra note* 308, at 475.

判決理由中において、「船舶所有者は代理の法理その他によって対人責任を負わないにもかかわらず、船舶が加害者とみなされるとのフィクションは、わが国ではイングランドよりもさらに広く用いられている。おそらくこのフィクションが残存しているのは、使用者責任が支払能力のある誰かに負担させるべきとの価値判断に支えられているのと同様に、擬人化のフィクションは便利な支払担保を提供してきたためであろう。しかし、結局のところ、フィクションは他人の不法行為を満足させるために人の財産を取り上げる十分な理由とはなりえない³¹²。」と述べ、船舶擬人化理論に対して否定的な見方を示している。

またしても、この一節が 4 船間の責任負担割合に関する前記判断にどのように関係するのかは明らかでなく、むしろ船舶擬人化理論は、たまたま 2 隻の平底船の所有者が同一であったとしても、各船舶が等しく責任を負担すべきという前記判断により親和性があるようにも思われる。いずれにせよホームズは、この頃には、船舶擬人化理論は中世の贖罪を起源とするフィクションであり、現代においては否認されるべきとの考えをより強くしていたものと考えられる。

2 公用船の対物責任における否認論の展開 (The Western Maid 事件判決)

ホームズの船舶擬人化否認論は、1922 年の The Western Maid 事件判決³¹³でようやく日の目を見ることとなった。本件は、アメリカ政府 (United States Shipping Board) が所有する商船で、戦時 (第一次世界大戦) 中に徴用され、食糧運搬に従事していた本船が起こした衝突事故につき、本船が徴用を解かれて商船の運航に復帰した後に、被害船の所有者が本船に対して対物訴訟を提起したものである (本判決では、類似の別訴 2 件も併合審理されていたが、ここでは割愛する)。衝突事故当時の本船の使用者であるアメリカ政府に対しては、主権免責により損害賠償を請求することはできないが、船舶の対物責任はその所有者の対人責任とは無関係に成立すると船舶擬人化理論が妥当するとすれば、船舶は対物責任を免れないと考えられる。この点に関しては、本判決以前にすでに 2 件

³¹² *Id.* at 474.

³¹³ *Ex parte United States*, 257 U.S. 419 (1922).

の連邦最高裁判例が存在していた。

1869年の *The Siren* 事件判決で連邦最高裁判所は、主権免責により船舶所有者に対して対人責任を追及できないときは、公益上の理由により本船に対する責任追及も妨げられるが、リーエンの実行が可能であるか否かと、リーエンの有無とは必ずしも一致するわけではなく、当該目的物が裁判所の管轄および支配に服するようになった後は、リーエンの実行が可能になると判示していた³¹⁴。すなわち、衝突事故時において所有者が主権免責を受ける場合には、当該所有者の所有に属する限り本船に対するマリタイムリーエンの実行は禁止されるが、本船が海事裁判所において拿捕（*prize*）を理由として競売されるなどして当該所有者の手を離れた後は、マリタイムリーエンの実行は可能になるとの解釈が示されていたのである。また、1900年の *Workman v. New York City* 事件判決³¹⁵は、ニューヨーク市の所有する消火艇が消火作業中にドックに係留中の船舶と衝突したという事案であったが、連邦最高裁判所は、「海事法においては、本船が海事不法行為を犯した際に従事していたサービスの公的性質は、海事裁判所が管轄を有する限り、（船舶所有者に対して）何らの免責をも与えるものではない³¹⁶。」と述べ、衝突事故当時に従事していた公的サービス（消火活動）ゆえに本船の対物責任を追及できないとしても、本船の所有者であり、国家主権免責の及ばないニューヨーク市に対して対人責任を追及することは妨げられないとの判断を示していた。

以上の先例からすれば、本件では本船が徴用を解かれて商船の運航に復帰した後に対物訴訟が提起されているため、対物訴訟の提起は認められると考えられたが、ホームズは以下に引用するとおり、船舶擬人化理論はフィクションにすぎず、船舶所有者であるアメリカ政府が主権免責により不法行為責任を負わないにもかかわらず、本船が対物責任を負うということはないとの判断を示した。

「合衆国は不法行為で訴えられることについて同意しておらず、したがって、法的な

³¹⁴ *The Siren*, 74 U.S. 152, 158 (1869).

³¹⁵ *Workman v. New York City*, 179 U.S. 552 (1900).

³¹⁶ *Id.* at 570.

意味において合衆国が不法行為について有責ということはできない。不法行為は、法がそれを不法行為であると定めるからこそ、法的な意味で不法行為になる。(中略) 実際に訴えられる行為をした者を訴えることは可能であり、この点において、船舶は個人とみなされるとの主張もあるかもしれない。しかし、それは法の創造物たるフィクションであって、事実ではない。(中略) 公用船の人的属性 (personality) は、国家主権の中に組み込まれている³¹⁷。」

ホームズの意見に対しては、3名の裁判官が反対の意思を示している。このうち反対意見を書いた Mckenna 判事は、本件は The Siren 事件判決の先例に従う限り、本船に対する対物訴訟を認めるという結論以外にはあり得ないとの意見を述べ、「それ(先例)に対して虚飾を施す試みがなされているが、裁判所の意見を書いた者(筆者注: ホームズ)が彼の用いた言葉の意味を知らず、また彼の意見に同意した他の裁判官も等しく理解力に欠けていたというのでない限り、それは不公正で不正確なものである³¹⁸。」と極めて厳しい言葉で多数意見を批判している。Mckenna 判事は反対意見の最後を「本件は、先例拘束性の法理を適用することにより、技巧的な理由付けや理論的な功績のための判例変更に十分に耐えうる事案であったように思う³¹⁹。」と締めくくっており、同判事は、ホームズが自らの理論を判決に取り込むために、過去の連邦最高裁判例に明らかに反する判決を下したと考えていたことがうかがわれる。

このように、ホームズが船舶擬人化否認論を展開した裁判例は、そもそも船舶擬人化理論に言及する必要のない事案(The Eugene F. Moran 事件)や、過去の連邦最高裁判例により法解釈が確立されていた事案(The Western Maid 事件)であり、ホームズが自らの理論の追求のために、いささか強引に否認論を展開したことは否定しがたい。しかし、船舶をその所有者とは異なる法的主体として扱う(擬人化する)のはフィクションにすぎないと連邦最高裁判決で繰り返し宣言したことは、その後の裁判例や学説に大きな影響を

³¹⁷ *Ex parte United States*, *supra* note 313, 257 U.S. 419, at 433.

³¹⁸ *Id.* at 437.

³¹⁹ *Id.* at 441.

与えることとなった。

第2節 裁判所における擬人化理論からの脱却

ホームズの船舶擬人化否認論の影響は、主に手続法上の問題に関する裁判例において現れた。船舶擬人化理論を厳格に適用すると、実体法上、船舶所有者の対人責任から完全に独立した船舶自体の対物責任が認められるだけでなく、手続法上も、船舶に対する対物訴訟と船舶所有者に対する対人訴訟とは、完全に別個独立のものとして取り扱われるというのが、論理的帰結である。しかし、裁判所は常にそのような結論を採用しているわけではなく、手続法上の必要性が優越する場合には、その限度において、船舶自体が被告であるという海事法上の原則はフィクションにすぎないとして、船舶擬人化理論が否認されている。本節では、*res judicata*（請求排除効）の適用および対物訴訟の移送の局面において、船舶擬人化理論を否認した重要な裁判例について検討する。

1 *Res Judicata*（請求遮断効）と対物訴訟

ラテン語で「既判事項」を意味する *res judicata* は、管轄を有する裁判所の本案判決は、以後同一当事者間で当該請求について最終的な拘束力をもつとする法理³²⁰であり、「既判力」などと訳されることが多いが、わが国の既判力概念よりも広い概念である。アメリカ法における *res judicata* は、前訴と同一の請求について再び争うことを禁止する請求排除効（*claim preclusion*）と、前訴と同一の争点について再び争うことを禁止するコラテラル・エストップ（*collateral estoppel*）ないし争点排除効（*issue preclusion*）を中心に構成される³²¹。請求排除効はさらに、前訴において勝訴した場合の混同効（*merger*）と、敗訴した場合の遮断効（*bar*）に分類される。前者は、判決が原告勝訴の判決であるときは、原告の請求は当該判決に混同し（*merged in the judgment*）、勝訴原告は前訴と同一

³²⁰ 田中英夫『英米法辞典』（東京大学出版会、1991）726頁。

³²¹ 川嶋隆憲『民事訴訟における後訴遮断理論の再構成』（慶應義塾大学出版会、2022）48頁。

の請求についてより有利な判決を求めて再び訴えを提起することが禁止されるとするものであり、後者は、前訴判決が原告敗訴の判決であるときは、原告の請求は当該訴訟によって遮断され (barred by the judgment)、前訴原告は前訴と同一の請求について勝訴判決を求めて再び訴えを提起することが禁止されるとするものである³²²。

船舶に対する対物訴訟と船舶所有者に対する対人訴訟との間で *res judicata* が適用されるか否かについては、前訴が勝訴・敗訴のいずれであったかによって状況が異なるため、混同効と遮断効に分けて検討しなければならない。まず、混同効については、対人訴訟で勝訴後に対物訴訟を提起した場合³²³、対物訴訟で勝訴後に対人訴訟を提起した場合³²⁴いずれについても、*res judicata* の適用を認めないのが裁判例である。その根拠としては、対物責任は船舶所有者の対人責任を補完する追加的・選択的な担保を提供するものであり³²⁵、原告がいずれか一方を選択したとしても、他方の救済を放棄 (waive) したことにはならない³²⁶ことが指摘されている。このように、対物訴訟・対人訴訟間に混同効を認めないとの判断は船舶擬人化理論と矛盾するものではないが、決して船舶擬人化論が積極的に根拠とされているわけではない。対物訴訟・対人訴訟のいずれか一方のみでは債権の満足を受けられるとは限らないのであるから、両者間において混同効を認めないのは当然の判断といえるであろう。

他方で、遮断効については、船舶擬人化理論との抵触がより顕著に現れる。船舶擬人化理論を厳格に適用すれば、対物訴訟と対人訴訟とでは当事者の同一性がない以上、常に後訴の提起が許される (*res judicata* は適用されない) ことになるが³²⁷、前訴で攻撃防御を

³²² 川嶋・前掲注 (321) 55 頁。

³²³ *The Eastern Shore*, 24 F.2d 443 (D. Md. 1928); *Baun v. The Ethel G*, 125 F. Supp. 835 (D. Alaska 1954); *Pratt v. United States*, 340 F.2d 174 (1st Cir. 1964).

³²⁴ *Everett v. United States*, 284 F. 203 (9th Cir. 1922); *Central Hudson Gas & Elec. Corp. v. Empresa Naviera Santa S.A.*, 56 F.3d 359 (2nd Cir. 1995).

³²⁵ *Everett*, *supra note* 324, 284 F. 203, at 207.

³²⁶ *Baun*, *supra note* 323, 125 F. Supp. 835, at 836,

³²⁷ Bradley J. Schwab, *Equitable Personification: A Review of Res Judicata's Historical Application to Successive in Personam and in Rem Admiralty Actions in the United States*, 37 *TUL. MAR. L.J.* 253, 277 (2012).

尽くした上で敗訴したにもかかわらず、後訴の提起が許されるとすれば、実質的に原告に2度目のチャンスを与え、紛争の蒸し返しを許すことになると考えられるためである。この点、1892年の *Bailey v. Sundberg* 事件判決³²⁸、1919年の *Sullivan v. Nitrate Producers* 事件判決³²⁹はいずれも、対物訴訟で敗訴した後に提起された対人訴訟につき、前訴と後訴の争点が実質的に同一であることを根拠として前訴の遮断効を認めたが、これらの判決では、船舶擬人化理論との関係について特に言及されることはなかった。

船舶擬人化理論と遮断効の関係についてはじめて判断を示したのは、1953年の *Burns Bros. v. Central Railroad* 事件判決³³⁰であった。本件は、バージに車両はしけが衝突した事故につき、バージ所有者がはしけの所有者に対する対人訴訟に敗訴した後、車両はしけに対して対物訴訟を提起したという事案であった。本件の担当裁判官であり、ホームズの船舶擬人化否認論の熱烈な支持者であった *Learned Hand* 判事³³¹は、対物責任の起源は贖罪であるとするホームズの『*コモン・ロー*』の一節を引用して³³²、船舶擬人化理論を明確に否認し、「敗訴当事者に別のチャンスを与えるのは、2回目の裁判で当該紛争における利害の大きさを測る船舶の所有者として出廷するのであるから、ばかげたことであろう³³³。」と述べ、船舶擬人化理論によって遮断効が否定されることはないと判示した（ただし、結論としては、前訴の対人訴訟を提起した時点で本船をアレストすることは不可能であったことを理由に遮断効を否定したため、上記判示は傍論といえる³³⁴）。

³²⁸ *Bailey v. Sundberg*, 49 F. 583 (2d Cir. 1892).

³²⁹ *Sullivan v. Nitrate Producers' S. S. Co.*, 262 F. 371 (2d Cir. 1919).

³³⁰ *Burns Bros. v. Central R. Co.*, 202 F.2d 910 (2d Cir. 1953).

³³¹ 1931年の *The R. Lenahan, Jr.*, 48 F.2d 110, 112 (2d Cir. 1931)で *Learned Hand* 判事は、物自体が責任を負うとの船舶擬人化理論の考え方について、「廃れた」(archaic)、「大昔からの物活論的遺物」(animistic survival from remote times)で、「不合理なフィクション」(irrational fiction)と痛烈に批判している。

³³² *Burns Bros.*, *supra note* 330, 202 F.2d 910 at 912.

³³³ *Id.* at 913.

³³⁴ 本判決は、1961年の *Larsen v. The M/V Teal*, 193 F. Supp. 508 (D. Alaska, 1961)が *res judicata* の適用により対人訴訟敗訴後の対物訴訟を却下する際にも引用されており、対物訴訟・対人訴訟間で遮断効が生じうるとの傍論は、一般に支持されていると考えられる。

このように裁判所は、混同効、遮断効いずれについても、船舶擬人化理論に従って演繹的に結論を導くことをせず、訴訟法上の観点から適切な結論を導き出していると評価することができるであろう。

2 対物訴訟の移送 (The Continental Grain 事件判決)

対物訴訟においては船舶自体が被告であり、その管轄原因は、当該船舶が裁判所の管轄内に所在するか、または手続係属中の所在が見込まれることである (補足規則 C(2)(c))。このように対物訴訟においては、被告たる船舶が裁判所の管轄内に物理的に所在し、裁判所の支配が及ぶということが必要不可欠であり、船舶の現実の差押えを伴わずになされた競売手続によってはマリタイムリーエンが消滅しないとされていることは、第1部で述べたとおりである。したがって、上記補足規則の要件からすれば、対物訴訟を被告たる船舶が所在しない地区の裁判所へ移送することは許されないとも考えられるが、そうすると、証拠の所在地その他の事情を斟酌して、より適切な法廷地での審理を実現するために認められた移送制度の趣旨が損なわれることになる。

1960年の Continental Grain 事件判決³³⁵では、まさにこの対物訴訟の管轄要件と移送制度との抵触が問題となった。メンフィスで貨物運搬用バージに貨物 (大豆) を積載していたところ、バージが沈没し、バージとともに貨物に損傷が生じた。バージの所有者は船積みにおける貨物所有者の過失を主張し、貨物所有者に対する対人訴訟を提起したところ (当初はテネシーの州裁判所に提訴したが、後にメンフィス連邦地方裁判所に移送された)、貨物所有者は本件バージの不堪航を主張し、ニューオーリンズ連邦地方裁判所で、バージに対する対物訴訟およびバージ所有者に対する対人訴訟を提起した (この対物訴訟および対人訴訟は1本の訴状により併合して提起された)。バージ所有者は、本件事故の発生地はメンフィスであり、想定される証人もメンフィスに近いところに所在していることを理由として、貨物所有者が提起した上記対物訴訟および対人訴訟を、民事訴訟規則1404条(a)に基づき、メンフィス連邦地方裁判所へ移送するよう求めた。これに対し、貨

³³⁵ Continental Grain Co. v. Barge FBL-585, 364 U.S. 19 (1960).

物所有者は、訴訟手続の移送を認めるためには、訴え提起時において移送先の裁判所で訴えを提起することが可能であったことが必要であるところ³³⁶、上記訴えの提起時に本件バージはニューオーリンズに所在しており、メンフィス連邦地方裁判所では訴えを提起できなかった（対物訴訟の管轄原因を欠いていた）のであるから、移送は認められないと反論した。

連邦最高裁判所の **Black** 判事は、貨物所有者の主張は、訴え提起または判決の執行との関係では船舶自体が一人の個人とみなされうるといふ長年にわたる海事法上のフィクションに基づくものであるとし³³⁷、このフィクションの目的は、とりわけ、船舶所有者に裁判管轄が及ばない場合に船舶に対する訴えを可能とすることにあり、船舶擬人化理論は今でもこの目的のために非常に有益であると述べた³³⁸。しかし、同判事は続けて、「我々がここで問われているのは、この古い海事法上のフィクションを、フォーラム・ノン・コンビニエンスの文脈に移植することであり、ここではその有用性について疑問の余地がある。実際に、このフィクションは、事件を審理するにはどの裁判所が最も適しているかについての連邦地方裁判所の判断とは、何の関係もないように思われる。便利な法廷地を提供するために生み出されたフィクションが、まさにその目的を阻害する道具へと転化させられるべきではない³³⁹。」と述べ、メンフィス連邦地方裁判所への移送を認めた。

連邦最高裁判所は、船舶擬人化理論という海事法上のフィクションの意義について完全には否定しなかったものの、対物訴訟の移送の可否に関しても、請求排除効の問題と同様に、上記フィクションにとらわれることなく、訴訟法上の考慮に基づき適切と考えられる結論を導き出した。これら一連の裁判例が示すとおり、ホームズによる否認論の影響を受け、裁判所は 20 世紀半ば以降、船舶擬人化理論というドグマから次第に脱却していったといえる。

³³⁶ *Hoffman v. Blaski*, 363 US 335 (1960).

³³⁷ *Continental Grain*, *supra* note 335, 364 U.S. 19, at 22-23.

³³⁸ *Id.* at 23.

³³⁹ *Id.*

第3章 擬人化理論の今日的意義

ここまで、船舶擬人化理論が誕生、発展し、その後強い批判を受けて衰退していった経緯を確認してきたが、同理論が完全に過去の遺物になったかということ、必ずしもそうではなく、学説上根強い支持者もいる。本章では、船舶擬人化理論に否定的な見解および肯定的な見解についてそれぞれ検討し、船舶擬人化理論の今日的意義について考察する。

第1節 擬人化理論に対する批判

1 ホームズの贖罪理論に対する学説の評価

前章でみたとおり、20世紀はじめにかけて隆盛を極めた船舶擬人化理論に対し、ホームズが一貫して否認論を唱え続けたことが、その後の裁判例および学説に大きな影響を与えたことは疑いの余地がない。しかし、ホームズの船舶擬人化否認論は、対物責任は中世の贖罪を起源とするものであり、船舶の擬人化はその名残であるとするものであったが、かかる贖罪理論に対しては、船舶擬人化否認論を支持する学者からも疑問が呈されている。

前記のとおり、船舶擬人化理論は当初船舶の没収事件において確立されたが、*The Little Charles* 事件判決でマーシャルは、通商禁止法に関する事件において本船船長の陳述書を証拠とすることが許される理由として、船舶擬人化理論のみに依拠したわけではなく、船舶所有者に選任された船長が作成したレポートをもって、船舶の航行履歴の推定的証拠（*prima facie evidence*）とすることは許されると述べている³⁴⁰。また、*The Palmyra* 事件判決でストウリは、船長らの個人に対する刑罰は定められていない以上、海賊法の解釈として違反者個人の刑事責任を没収の前提とすることはできないと判示している³⁴¹。これに対し、*The Brig Malek Adhel* 事件判決では、上記2判決と比較すると船

³⁴⁰ *The Little Charles*, *supra* note 208, 26 F. Cas. 979 at 982.

³⁴¹ *The Palmyra*, *supra* note 209, 25 U.S. 1, at 15.

船舶擬人化理論がより大々的に展開されており、またストウリからは、船舶の擬人化は海事法上の対物訴訟にも妥当しうることが示唆されている。しかし、より直接的には、海賊法は船舶所有者が無実である場合に没収を免除すると定めていないことを理由として、船舶所有者の関与や認識を問わないと判示されており、ここでも、あくまでも海賊法という連邦議会による制定法に関する法解釈が示されているにすぎない。

このように、船舶擬人化理論を確立した没収事件における 3 つの判決は、いずれも通商禁止法や海賊法といった特定の制定法の解釈を示したものであり、今日でいうところの適正手続 (due process) の問題に関する判決であった³⁴²。マリタイムリーエンは、それまで別個独立に認められていた海事債権に特有のリーエンを包括した概念として、ストウリによって生み出されたものである (第 1 部第 1 章第 1 節を参照)。確かに、The China 事件判決では、船舶の責任は商業上の慣習と中世の判例法に由来するとして、対物責任と中世法の近似性も指摘されているが、そもそも船舶の没収事件において擬人化理論を提示したマーシャルやストウリは、船舶の擬人化と古代法とを結び付けていたわけでもない³⁴³。したがって、船舶擬人化理論を中世法に関連付けようとするホームズの贖罪理論は、多くの学説が指摘するように論理の飛躍があるといえよう³⁴⁴。

2 船舶擬人化否認論の論拠

上記のとおり、船舶擬人化の否認論者は必ずしもホームズの贖罪理論に同調しているわけではなく、むしろ、マリタイムリーエンに関する船舶擬人化理論のリーディングケースとされる The China 事件判決や The Barnstable 事件判決は、慎重な政策判断に基づく判決であって、船舶擬人化理論がそれぞれの判決の結論を導いたのではなく、ただそのような結論を述べるのに都合のよい論理として用いられたにすぎないと主張する。

まず、The China 事件判決に関しては、コモンローによれば、強制水先人の過失によ

³⁴² GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 593.

³⁴³ Douglas Lind, *Pragmatism and Anthropomorphism: Reconceiving the Doctrine of the Personality of the Ship*, 22 UNIVERSITY OF SAN FRANCISCO MARITIME LAW JOURNAL 39, 118 (2009).

³⁴⁴ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 590.

って発生した事故について船舶所有者は対人責任を負わないが、他方で、本来責任を負うべき水先人は資力が十分でなく、水先人のみに責任を負わせることは被害者の救済に欠けると考えられた。確かに船舶所有者は自らの意思で水先人を選任したわけではないが、入港する様々な港で水先人をとることを承知の上で船を送り出し、航海から生ずる経済的利益を享受している³⁴⁵。そこで、*The China* 事件判決は、船舶の対物責任を認める、すなわち、船舶所有者にその船舶に対する投資の限度で、一種の有限責任を負わせることにより³⁴⁶、理論と現実の調和を図ったものと考えられる³⁴⁷。船舶が所有者の対人責任とは無関係に「加害者」として対物責任を負うというのは、このようにコモンロー上の代理法理に反して船舶所有者に一種の有限責任を負わせるという政策判断を正当化する上で、都合のよい理論であったといえる³⁴⁸。

The Barnstable 事件判決については、前記のとおり同判決における船舶擬人化理論は完全な傍論であり（船舶の対物責任については争いがなかった）、そもそも判決の結論を導くための理由として述べられているわけではない。また、船舶所有者が自ら運航するのではなく、裸傭船に出して運航を裸傭船者に委ねたとしても、船舶所有者は船舶の所有から生ずる利益を傭船料の形で享受し続けている以上、船舶所有者に実質的に課される負担（対物責任）は、そのビジネスリスクの一部として甘受すべきと考えられる³⁴⁹。したがって、船舶が裸傭船に出された場合に対物責任が生ずるという結論も、船舶所有者は自らの意思に基づき裸傭船者の使用に供した以上、船舶の価値の限度で有限責任を負うべきとの政策判断から導き出すことが可能である。

さらに、前章第2節で検討したように、*res judicata* の適用や対物訴訟の移送の可否と

³⁴⁵ *Note, Personification of Vessels*, 77 *Harv. L. Rev.* 1122, 1128 (1964).

³⁴⁶ GILMORE & BLACK, *supra note* 55, at 599.

³⁴⁷ *Id.* at 621; Dennis M. Robb, *The Compulsory Pilot Defense: A Reexamination of Personification and Agency*, 42 *UNIVERSITY OF CHICAGO LAW REVIEW* 199, 205 (1974).

³⁴⁸ GILMORE & BLACK, *supra note* 55, at 594; Paul Macarius Hebert, *Origin and Nature of Maritime Liens*, 4 *TUL. L. REV.* 381, 392 (1929-1930).

³⁴⁹ *Personification of Vessels*, *supra note* 345, at 1127.

の関係においては、裁判所は船舶擬人化理論に拘泥することなく、訴訟法上の考慮に基づく個別の判断を行い、適切な結論を導いている。このことから、船舶擬人化理論は単なるフィクションであり、一度たりとも裁判所の判断原則とされたことはなく³⁵⁰、むしろ裁判所は結論として対物責任を認めるのが望ましい場合に、船舶擬人化理論のタグ付けをしているにすぎないとの指摘³⁵¹は当を得たものといえよう。

以上の理由により、船舶擬人化否認論者は、擬人化理論は既に役割を終えたフィクションであるから、破棄されるべきであると主張している³⁵²。

第2節 擬人化理論を支持する見解

1 船舶擬人化の「フィクション」性

船舶擬人化の否認論者は、異口同音に、船舶擬人化理論は単なるフィクションであると主張する。これに対し、今日における船舶擬人化理論の支持者は、これがフィクションであることを否定はしない。そもそも、船舶所有者自身も自然人であることはほとんどなく、通常は法人である。しかも現代では、建造される船舶ごとに、パナマやリベリア、マーシャル諸島などのいわゆる便宜置籍国に所有者となるべき SPC（特別目的会社）が設立されるという実務が定着しているが、この「会社」または「法人」という概念自体が、ある意味ではフィクションの極みであろう。

Martin Davies 教授は、船舶擬人化理論は、ほとんど誰も否定しない会社の法人格と同様のフィクションであると指摘した上で、問題はそれがフィクションであるか否かではなく、「有用な」(useful) フィクションであるか否かであると主張する³⁵³。前記のとおり、

³⁵⁰ GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 616.

³⁵¹ *Personification of Vessels*, *supra* note 345, at 1125.

³⁵² GILMORE & BLACK, *supra* note 55, at 616; David M. Collins, *Comments on the American Rule of In Rem Liability*, 10 MARITIME LAWYER 71, 90 (1985). 90; SCHOENBAUM, *supra* note 23, at 769.

³⁵³ Martin Davies, *In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification*, 75 *Tul. L. Rev.* 337, 340 (2000).

The Continental Grain 事件判決は船舶擬人化理論を否認して対物訴訟の移送を認めたが、この事件のように船舶擬人化理論というフィクションが有用でない場合には放棄すべきであるが、だからといって、いかなる場合にも同理論を放棄すべきということにはならないというのが同教授の言い分である³⁵⁴。

また、補足規則 C の合憲性を確認した Merchants Nat'l Bank 事件判決で Brown 判事は、「船舶自体が責任を負うとの理論は、時にフィクションと表現されることもあるが、船舶のアレストに関して基礎となるものである。法がマリタイムリーエンを有する者に船舶に対する権利を認めているのは、フィクションではない。それは法的事実 (legal fact) である³⁵⁵。」と判示していたが、4年後の M/V Montmartre 事件判決³⁵⁶では、船舶擬人化理論はフィクションであるとの主張に対して、「フィクションであろうとなかろうと、海事法上の確立された原則が対人責任の違い（時には欠如）を認めるような状況においては、今なお有用である³⁵⁷。」と述べている。これは、船舶擬人化理論がフィクションであることを同判事が認めるに至ったといえなくもないが、むしろ船舶擬人化理論がフィクションであるか否かは重要な問題ではなく、同理論が妥当すべき局面であるか否かを検討するところこそが重要であることを指摘したものと解される。

2 擬人化理論の有用性

(1) 対物訴訟における擬制通知

船舶擬人化理論の有用性の一つとして、同理論は対物訴訟における船舶所有者およびリーエンホルダーへの擬制通知を提供する点において重要であるとの指摘がある³⁵⁸。1815年の The Mary 事件判決でマーシャル判事は、対物訴訟においては、物そのものに対す

³⁵⁴ *Id.* at 373.

³⁵⁵ *Merchants Nat'l Bank*, *supra* note 80, 663 F.2d 1338, at 1345.

³⁵⁶ *Cactus Pipe & Supply Co. v. M/V Montmartre*, 756 F.2d 1103 (5th Cir. 1985).

³⁵⁷ *Id.* at 1113, note 15.

³⁵⁸ James R. Ward, *Thorsteinsson v. The Drangur: The Eleventh Circuit's Unnecessary Scuttling of a Foreign Admiralty In Rem Judgment*, 27 TEXAS INTERNATIONAL LAW JOURNAL 507, 520 (1992).

る通知が、当該物に利益を有するすべての者に対する通知になると判示したが、同判決は船舶に対する（差押による）擬制通知は積荷所有者には及ばないとしたものであり、船舶と船舶所有者の峻別に重きを置いたものではなかった（The Mary 事件判決の詳細については、第 1 部第 2 章第 2 節を参照）。そのためか、The Mary 事件判決は船舶擬人化理論のリーディングケースであるとは必ずしも評価されていないが、対物訴訟と対人訴訟とを峻別し、それぞれの手続の特性に応じた手続保障を承認したものであり、1819 年の The Little Charles 事件判決で提示された擬人化理論の原点となる判決であるともいえよう（いずれもマーシャル判事による判決である点でも、両判決には連続性が認められる）。実際に、前掲 Merchant Nat'l Bank 事件判決や DiGiovanni v. Kjessler 事件判決³⁵⁹は、The Mary 事件判決を引用した上で、船舶擬人化理論の下では、船舶の差押自体がすべての利害関係人に対する擬制通知になると判示している。このように、対物訴訟において船舶所有者やリーエンホルダーなどの利害関係人に対する現実の通知を欠いても、船舶擬人化理論に基づく擬制通知によって正当化されるとの考え方は、裁判所においても一定の支持を得ているといえる。

しかし、第 1 部でも述べたように、船舶所有者等に対して現実の通知がなされないことについて、船舶擬人化理論による正当化に終始するのは妥当でないように思われる。対物訴訟が「物」に「対する」訴訟であるとはいっても、当該訴訟で敗訴し、海事裁判所による競売がなされた場合に実際に不利益を被るのは、所有権を喪失する船舶所有者や、競売によってマリタイムリーエンを消滅させられてしまうリーエンホルダーである。この点、船舶所有者については、通常は船長を通じて即時にアレストの事実を了知しうるため、現実の通知は必要でないと考えることができる³⁶⁰。また、リーエンホルダーとの関係においては、前掲 Steel Tank Barge 事件判決が指摘するように、「現実的な代替方法がない、すなわち、世界中の未知のリーエンホルダーに対して現実の通知を行うことができない

³⁵⁹ *DiGiovanni*, *supra* note 95, 101 F.3d 76.

³⁶⁰ *Amstar Corp*, *supra* note 80, 664 F.2d 904, at 911.

361」からこそ、現実の通知を行わないことが許容されているといえる。

対物訴訟において船舶の利害関係人に対する現実の通知は義務付けられていないが、このことの合憲性は、船舶擬人化理論という「フィクション」ではなく、前述の現実的な必要性および許容性にこそ裏付けられているというべきであろう。すなわち、船舶擬人化理論は、船舶の利害関係人への現実の通知がなされないことの実質的根拠であるというよりは、そのような結論を説明するのに都合のよい理論にすぎないと考えられる。よって、対物訴訟における擬制通知を許容する点に船舶擬人化理論の有用性が認められるとの主張については、必ずしも十分な説得力があるとはいえないように思われる。

(2) 責任主体特定の困難性

船舶擬人化理論が今なお支持されるもう一つの理由として、責任主体の特定の困難性が指摘される。船舶擬人化理論の下では、船舶それ自体が加害者とみなされるため、船舶さえ特定されれば対物責任を追及することが可能となるのに対し、手続理論によれば、対物訴訟を提起するには、当該船舶の運航に関与する者のうち、誰が対人責任を負うべき当事者であるかを特定することが必要となる³⁶²。しかし、現代では、パナマ、リベリア、マーシャル諸島といったいわゆる便宜置籍国に設立された、船舶の所有だけを目的とした実態のない SPC が船舶所有者となり、さらにいくつもの裸傭船契約や定期傭船契約が締結され、登録上の船舶所有者（登録船主）と実質的な運航主体とがかけ離れていることも珍しくない。このような場合、登録船主に関しては、いかに実態がなかろうと Lloyd's Register 等の情報により一応その名称程度は調べられるが、傭船契約の有無および内容が公開されることは通常なく、当該船舶に関して誰が真の責任主体であるかは、公開された情報からは判然としない³⁶³。船舶擬人化理論の下では、リーエンの対象となる船舶が IMO 番号等により特定されれば、対人責任の責任主体を特定せずとも対物責任の追及が

³⁶¹ *Steel Tank Barge H 1651*, *supra* note 99, 272 F. Supp. 658, at 662.

³⁶² Davies, *supra* note 354, at 349.

³⁶³ Alex T. Howard Jr., *Personification of the Vessel: Fact or Fiction*, 21 *J. MAR. L. & COM.* 319, 328 (1990).

可能であるが、手続理論の下では、訴訟提起後にはじめて利用可能となるディスカバリ等の証拠調べ手続を経ることなく、対物訴訟を提起する時点で責任主体を特定する必要があるため、上記のような複雑な契約チェーンを組むことにより、対物責任の追及を著しく困難にすることも可能となる。

Martin Davies 教授は、船舶擬人化理論によって、このような責任主体の特定の困難性を克服ことができると主張する。一つの船舶には、所有者、共有者、抵当権者、傭船者など多くの利害関係人が存在するが、彼らは船舶から生ずる利益を得ることを目的として、それぞれに資本や航海上の専門技術、営業上のネットワークなどを提供し合い、いわば一つの共同事業体を形成している³⁶⁴。かかる場合、各利害関係人はその共同事業体に投資した資産とその他の資産を分離するため、各利害関係人とは法人格を異にする共同事業会社を設立するのが通常であるが、海事法に特有の責任制限制度の下においては、船舶の運航から生ずる責任は当該船舶の価額が上限とされるため、法人格の異なる共同事業体を設立する必要がない³⁶⁵。このような責任制限制度の下で、各利害関係人は海上冒険から生ずるリスクを船価に限定しているのであり、船舶は共同事業体の資産というよりも、共同事業体そのものとみなされるべきである³⁶⁶。そのため、対物訴訟の原告は共同事業体としての船舶を有責当事者とみなして訴えを提起すればよく³⁶⁷、利害関係人のうちで誰がその損失を最終的に負担するかは、彼らの内部問題として処理すれば足りる。Davies 教授は、このような「共同事業体」モデルは必ずしもすべての事案において妥当するものではないことを自認しつつも³⁶⁸、船舶自体を共同事業体とみて、当該船舶の背後にいる責任主体を特定する義務を原告に負担させない点に、船舶擬人化理論の有用性が認められると主張する³⁶⁹。

³⁶⁴ Davies, *supra* note 354, at 349.

³⁶⁵ *Id.* at 348.

³⁶⁶ *Id.* at 347-348.

³⁶⁷ *Id.* at 349.

³⁶⁸ *Id.* at 365.

³⁶⁹ *Id.* at 350.

船舶を一種の共同事業体そのものとみる考え方は、**The China** 事件判決や **The Barnstable** 事件判決の判旨にも相通ずるように思われる。両判決は、船舶所有者の意思に基づいて適法に船舶を占有する者（強制水先人は船舶所有者の意思に基づいて乗船したとはいえないが、船舶所有者の意思に基づく運航の結果乗船するに至った者である）の過失については、船舶所有者と一体のものとして船価の限度で対物責任を負わせた、すなわち、船舶の運航に関与する利害関係人を船舶という共同事業体の一員とみて、船舶自身の責任を認めたものと評価できる。このように、船舶を一つの共同事業体とみる必要性は、現代においても失われるものではなく、むしろ船舶の所有や運航に関する契約構造がより複雑になった現代の方が一層増しているといえ、両判決の判旨は、**Davies** 教授の主張と軌を一にするものと考えられることができるであろう。

以上のとおり、責任主体の困難性を克服することができる点で船舶擬人化理論が有用であるとの主張は、かなりの説得力を有する。ただし、この主張は要するに、船舶自体を被告として訴訟を提起することができる対物訴訟手続を維持すべきだという主張にすぎず、何でもかんでも船舶擬人化理論に従って結論を導き出すべきであると主張しているわけでは、決してない。したがって、**Davies** 教授の立場は、突き詰めて考えると、船舶擬人化理論を支持しているというよりも、（船舶擬人化理論の基礎である）対物訴訟制度を支持しているという方が、より相応しいのではないかと思われる。

第3節 両説の検討

以上にみたとおり、船舶擬人化理論を批判する判例・学説は、同理論は単なるフィクションであり、破棄されるべきであるとするのに対し、船舶擬人化理論を支持する見解は、同理論は一定の局面においては今なお有用なフィクションであり、その限りにおいて破棄されるべきではないと主張する。したがって、いずれの立場も、船舶擬人化理論を法的フィクションと考える点においては一致している。

その上で、船舶擬人化否認論は、船舶擬人化理論というフィクションから演繹的に結論

を導き出すのは相当でなく、実際の裁判例においても、裁判所が自らの判断において重視しているのは、政策判断や訴訟経済であるとする。第 1 節で検討したように、船舶擬人化理論のリーディングケースとされる The China 事件判決や The Barnstable 事件判決は、確かに政策判断に基づく判決であったと考えることができ、また *res judicata* や移送などの訴訟手続に関する問題については、船舶擬人化理論に拘泥することなく、訴訟法上の考慮に基づく判断がなされている。したがって、裁判所は結論として対物責任を認めるのが望ましい場合に船舶擬人化理論のタグ付けをしているとの指摘はまさにそのとおりであり、船舶擬人化否認論の主張には説得力がある。

他方で、船舶擬人化理論を支持する見解は、対物訴訟における擬制通知や責任主体の特定を不要とする点において有用なフィクションであると主張している。しかし、この見解も、それゆえにアメリカ法のような対物訴訟手続が維持されるべき（イギリス法のような手続理論を採用すべきではない）ということを目指しているにすぎず、船舶擬人化理論を根拠に特定の結論を導き出そうとしているわけではない（Davies 教授も、船舶擬人化理論が有用でない場合には放棄すべきであると主張している）。したがって、船舶擬人化理論の支持者と否認論者の間には、実際のところ、さほど大きな意見の隔たりがあるわけでもない。対物訴訟は船舶に対する訴訟提起を可能とする法技術であるが、責任主体を特定することが困難な状況において、かかる制度の有用性は Davies 教授が主張するとおりである。このように、船舶そのものを被告とすることができるということを指して、「船舶は船舶所有者から独立した法的主体である」と表現する（擬人化する）限りにおいては、船舶擬人化理論は正当である。しかし、それを超えて、同理論を常に正しい結論を導くことのできる海事法上の判断原則であるとみなすことは、相当でないというべきであろう。

おわりに

本稿では、アメリカ法における船舶擬人化理論について、その誕生から発展、衰退の過

程を検討し、同理論の有する今日的意義について考察した。第 1 章では、船舶擬人化理論はもともと通商禁止法や海賊法に基づく船舶の没収事件において確立されたが、その後船舶に対する対物訴訟手続によって実行される点で類似性を有するマリタイムリーエンについても、同理論が適用されるようになったことを確認した。具体的には、*The China* 事件判決、*The Barnstable* 事件判決という 2 つのリーディングケースでは、強制水先人や傭船者に帰責性が認められ、船舶所有者自身は被害者に対して対人責任を負わない場合であっても、船舶自体が対物責任を負う（船舶に対するマリタイムリーエンが成立する）ことを説明するため、船舶擬人化理論が援用されたことを確認した。

第 2 章では、このように発展し、隆盛を極めていた船舶擬人化理論が、単なるフィクションにすぎないとの批判を受け、衰退していった過程について検討した。連邦最高裁判所の陪席裁判官であったホームズは、対物責任は中世法の贖罪を起源とするものであるとの贖罪理論に基づき、事あるごとに船舶擬人化の否認論を展開した。ホームズの否認論の基礎となった贖罪理論に対しては、マリタイムリーエンの生成や船舶擬人化理論の確立の過程に照らし、疑問が指摘されているが、その後の判例・学説に大きな影響を与えた。その結果、*res judicata* の適用や対物訴訟の移送といった問題において、裁判所は船舶擬人化理論から脱却し、同理論に拘泥することなく個々の事案において適切な結論を導き出すという態度を明確に示すに至った。

第 3 章では、船舶擬人化理論に対する積極・消極の立場についてそれぞれ検討し、同理論の今日的意義を考察した。私見を述べるならば、裁判所は、当該事案の結論として船舶所有者の無責にもかかわらず船舶の対物責任を認めるのが望ましい場合には、船舶擬人化理論を援用してこれを正当化している反面、船舶を擬人化することが当該事案のあるべき結論と相容れない場合には、船舶擬人化理論はフィクションであるとして、これを否認していると考えられる。したがって、船舶擬人化理論は、これが常に演繹的に正しい結論を導く法理であるかのように主張される限りにおいては、否認されるべきものと解する。ただし、船舶運航に関わる船舶所有者、傭船者等の内部関係を外部から把握することが困

難な状況において、船舶そのものを被告として対物責任を追及することができる有用性は否定できず、そのためかかる対物訴訟制度は維持されるべきであるとの趣旨で述べられる限りにおいては、船舶擬人化理論をことさらに否定すべき理由はないといえよう。

では、以上の考察から、わが国の船舶先取特権に関して何らかの示唆を得ることは可能であろうか。冒頭で述べたとおり、わが国をはじめ大陸法系の国においては対物訴訟手続が存在しないため、わが国の船舶先取特権に関する法解釈において、アメリカ法における船舶擬人化理論を直接に参考とすることはないとはいえる。しかし、アメリカ法において、「船舶自体が被告である」とのフィクションに今なお一定の有用性が認められるとの主張には、傾聴すべき点があるように思われる。

わが国では、船舶先取特権はあくまでも船舶所有者や船舶賃借人（裸傭船者）、定期傭船者を債務者とする債権の担保物権として認められているため、船舶先取特権を実行するためには、被担保債権の債務者を特定する必要があるが、Davies 教授が指摘するように、船舶の傭船契約の存在は通常公開されることがなく、真の責任主体を事前に正確に知るとは必ずしも容易ではない。実務においては、債権者側からの照会に対し、裸傭船契約の有無について任意に回答することも少なくないが³⁷⁰、かかる任意の回答がなされるとは限らず、そもそも誰に対して照会すべきかさえ分からない船舶もある。かかる場合、通常は船舶所有者を債務者として船舶の強制競売（または船舶国籍証書等の引渡命令）の申立てを行うが、このような申立てがなされた事実は相手方に対して事前に知らされることはないため、そのまま船舶所有者を債務者とする開始決定または国籍証書等の引渡命令が発令されることとなろう。しかし、これに基づき、執行官が国籍証書等の取上執行に赴いた際、本船が裸傭船されていることが判明すると、別途執行裁判所から、「申立人に対抗することができる権原を有しない占有者」（裸傭船者）に対し、船舶国籍証書等を執行官に

³⁷⁰ イギリスの海事弁護士により設立された Admiralty Solicitors Group(ASG)が作成した船舶衝突管轄合意書（Collision Jurisdiction Agreement）の書式においても、船舶衝突時に本船が裸傭船に出されていないことを保証する旨の文言が盛り込まれている。

引き渡すべき命令（民事執行規則 174 条 2 項以下）を発令してもらわなければ、国籍証書等の取上執行ができないと解されている³⁷¹が、このような手続はそもそも極めて迂遠な上、このような申立てを行っている間に本船が出港してしまう可能性も否定できない。

このように、登記等により比較的容易に特定される船舶所有者ではなく、裸傭船者等が債務者となる場合に、債務者の厳格な特定が必要とされれば、船舶差押の迅速な申立ておよび執行が妨げられることも懸念される。もちろん、だからといって直ちにわが国においても英米法と同様の対物訴訟手続を導入すべきとまではいえないが、対象となる船舶が正しく特定される限り、債務者を特定せずとも差押が可能な対物訴訟手続は、船舶執行のあり方を考える上で参考になるものとする。

³⁷¹ 浦野雄幸「最近の船舶競売をめぐる諸問題(1)」NBL 第 309 号 13 頁（商事法務、1984）。

第4部 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

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 Lemman 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巡回区の追随

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 必需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）の注文によって必需品（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ことになってしまい、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需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³⁷²中で、必需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、船籍国または必需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 Leman事件判決（第5巡回区控訴裁判所）をきっかけに、必需品の供給契約（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

³⁷² FMLAは必需品を「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。必需品とは「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))などが必需品に該当するとされている。

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、必要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³⁷³。

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

³⁷³ 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。

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』の刊行から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リステイ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³⁷⁴。

抵触法第1リステイ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。ピールは、契約の有効性に関する準拠法の選択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³⁷⁵。そのため、抵触法第1リステイ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リステイメントによる「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リステイメントでは、「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

³⁷⁴ Willis L. Reese, *Choice of Law: Rules or Approach*, 57 CORNELL LAW REVIEW 315 (1971-1972) at 316-317.

³⁷⁵ Joseph. H. Beale, A TREATISE ON THE CONFLICT OF LAWS, vol.2 §332.2

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³⁷⁶。

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確実性、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

³⁷⁶ David F. Cavers, *A Critique of the Choice-of-Law Problem*, 27 *Harv. L. Rev.* 173 (1933).

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³⁷⁷。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³⁷⁸。

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

³⁷⁷ RESTATEMENT (SECOND) OF CONFLICT OF LAWS, §187, cmt.e.

³⁷⁸ *Id.*

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³⁷⁹ (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を受理した上で、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³⁸⁰、一般的な連結素として以下の7つを提示した³⁸¹。

- 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

³⁷⁹ *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953).

³⁸⁰ *Id.* at 582.

³⁸¹ *Id.* at 583.

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³⁸²および 1970年の Hellenic Lines 事件判決³⁸³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³⁸⁴。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

³⁸² Romero v. International Terminal Operating Co., 358 U.S. 354 (1959).

³⁸³ Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis, 398 U.S. 306 (1970).

³⁸⁴ 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 *J. MAR. L. & COM.* 395, 400 (2015).

る裁判管轄合意を無効とする裁判例は少なくなかった³⁸⁵。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³⁸⁶。しかし、1972 年の **Bremen** 事件判決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³⁸⁷ (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ア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。

³⁸⁵ *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).

³⁸⁶ *The Kensington*, 183 U.S. 263 (1902).

³⁸⁷ *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.*, 407 U.S. 1 (1972).

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ないことを理由に、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し³⁸⁸、原判決を取り消した。連邦最高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は、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る³⁸⁹。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³⁹⁰。

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

³⁸⁸ *Id.* at 12.

³⁸⁹ *Id.*

³⁹⁰ *Id.* at 13.

(1971年)に発表された抵触法第2リステイトメントが引用されており³⁹¹、連邦最高裁判所は第2リステイトメント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³⁹²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リステイト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³⁹³または必要品の供給地がアメリカ国内であった場合³⁹⁴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³⁹⁵と船籍国法を適用した裁判例³⁹⁶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

³⁹¹ *Id.* at 11.

³⁹² *Scherk v. Alberto-Culver Co.*, 417 U.S. 506 (1974).

³⁹³ *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).

³⁹⁴ *The Scotia*, 35 F. 907 (S.D.N.Y. 1888).

³⁹⁵ *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).

³⁹⁶ *The Woodland*, 30 F. Cas. 501 (S.D.N.Y. 1878).

判所はいまだ統一的な確定基準を示していない³⁹⁷。

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³⁹⁸。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³⁹⁹。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要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、必要品供給者（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

³⁹⁷ *Emily Souder, supra note 393*, 84 U.S. 666 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はない。

³⁹⁸ *Dampskibsselskabet Dannebrog v. Signal Oil & Gas Co.*, 310 U.S. 268, 280 (1940).

³⁹⁹ *United States v. Carver*, 260 U.S. 482 (1923); GILMORE & BLACK, *supra note 55*, at 669.

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) ことを必要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⁴⁰⁰。そのため、傭船者が必要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年代中頃にかけては、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⁴⁰¹（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

⁴⁰⁰ 46 U.S.C. §31341.

⁴⁰¹ Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973)

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なれば、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⁴⁰²。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⁴⁰³、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⁴⁰⁴（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

⁴⁰² *Id.* at 1026.

⁴⁰³ *Id.*

⁴⁰⁴ Gulf Trading & Transp. Co. v. Vessel Hoegh Shield, 658 F.2d 363 (5th Cir. 1981).

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ないと指摘し⁴⁰⁵、抵触法第2リステイトメントの法選択原則（6条）を引用した⁴⁰⁶。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り、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籍船）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）の適用を認めた⁴⁰⁷。

[判例5] *Gulf Trading v. Tento* 事件判決⁴⁰⁸（第9巡回区控訴裁判所）

⁴⁰⁵ *Id.* at 366.

⁴⁰⁶ *Id.* at 367.

⁴⁰⁷ *Id.* at 367-368.

⁴⁰⁸ *Gulf Trading & Transp. Co. v. The M/V Tento*, 694 F.2d 1191 (9th Cir. 1982).

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**（原告）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、マリタイムリーエンの成否は必要品の供給地（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⁴⁰⁹。

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

⁴⁰⁹ *Id.* at 1193.

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⁴¹⁰。

第3節 必要品供給契約の準拠法による裁判例

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⁴¹¹ (第5巡回区控訴裁判所)、1992年の Camila 事件判決⁴¹² (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⁴¹³ (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ことを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

⁴¹⁰ *The Hoegh Shield*, *supra* note 404, 658 F.2d 363, at 368.

⁴¹¹ *Perez & Compania (Cataluna), S.A. v. M/V Mexico I*, 826 F.2d 1449 (5th Cir. 1987).

⁴¹² *Trinidad Foundry & Fabricating, Ltd. v. M/V K.A.S. Camilla*, 966 F.2d 613 (11th Cir. 1992).

⁴¹³ *Sembawang Shipyard, Ltd. v. Charger, Inc.*, 955 F.2d 983 (5th Cir. 1992).

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⁴¹⁴。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⁴¹⁵。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⁴¹⁶。

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の準拠法を当事者⁴¹⁷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、必需品供給契約の準拠法がマリタイムリーエンの

⁴¹⁴ *Id.* at 986.

⁴¹⁵ *Id.*

⁴¹⁶ *Id.*

⁴¹⁷ 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。

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⁴¹⁸、Ocean Confidence 事件判決⁴¹⁹、Norman Spirit 事件判決⁴²⁰、Tyson Lykes 事件判決⁴²¹、Dexterity 事件判決⁴²²、Marylou II 事件判決⁴²³、Lia 事件判決⁴²⁴、Nor Atlantic 事件判決⁴²⁵、Madredeus Shipping 事件判決⁴²⁶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。

⁴¹⁸ Ocean Ship Supply, Ltd., v. MV Leah, 1982 AMC 2740 (D.S.C. 1982).

⁴¹⁹ North End Oil, Ltd. v. M/V Ocean Confidence, 777 F. Supp. 12 (C.D.Cal. 1991).

⁴²⁰ North End Oil, Ltd. v. M/V Norman Spirit, 1993 AMC 88 (C.D.Cal. 1992).

⁴²¹ 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).

⁴²² Agenzia Marittima Saidelli Srl v. M/V Dexterity, 1993 AMC 2900 (E.D.La. 1993).

⁴²³ First Marine Distributors, Inc. v. M/V Marylou II, 1997 AMC 22 (D.Md. 1996).

⁴²⁴ Ocean Marine Mut. Ins. Ass'n v. M/V Lia, 2000 AMC 365 (E.D.La. 1999).

⁴²⁵ Bolongon v. M/V Nor Atlantic, 2001 AMC 722 (E.D.La. 1999).

⁴²⁶ Madredeus Shipping Co., Ltd. v. Century Bridge Chartering Co. Ltd., ET AL., 2000 AMC 957 (S.D.Fla. 2000).

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) が傭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⁴²⁷、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法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⁴²⁸。さらに、Marylou II 事件も傭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) と述べて⁴²⁹、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

⁴²⁷ *Ocean Confidence*, supra note 419, 777 F. Supp. 12, at 14.

⁴²⁸ *Norman Spirit*, supra note 420, 1993 AMC 88, at 90.

⁴²⁹ *Marylou II*, supra note 423, 1997 AMC 22, at 24.

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 定期傭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（傭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⁴³⁰。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、必要品供給契約の準拠法が外国法であることを理由に、必要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」必要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⁴³¹。

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要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

⁴³⁰ 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)。

⁴³¹ *Tyson Lykes*, *supra* note 421, 1993 AMC 1334, at 1399; *Madredeus Shipping*, *supra* note 426, 2000 AMC 957, at 960.

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需品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 Leman 事件判決⁴³² (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 Leman 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⁴³³」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⁴³⁴」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

⁴³² Liverpool & London S.S. Prot. & Indem. Ass'n v. Queen of Leman MV, 296 F.3d 350 (5th Cir. 2002).

⁴³³ “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.”

⁴³⁴ “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.”

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 Lemman* 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⁴³⁵。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⁴³⁶。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とした⁴³⁷。

Queen of Lemman 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⁴³⁸。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

⁴³⁵ *Queen of Lemman, supra note 432*, 296 F.3d 350, at 353.

⁴³⁶ *Id.* at 354.

⁴³⁷ *Id.*

⁴³⁸ *Id.*

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かったため、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とした⁴³⁹。

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 Lemn 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⁴⁴⁰ (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

⁴³⁹ *Id.* at 355.

⁴⁴⁰ Trans-Tec Asia v. M/V Harmony Container, 518 F.3d 1120 (9th Cir. 2008).

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**) であった⁴⁴¹。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った⁴⁴²。

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攝取されているか否か、③（仮に有効に攝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攝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たとした場合に）**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リステイメント

⁴⁴¹ **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** の標準取引約款が攝取されること、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。

⁴⁴² *Harmony Container, supra note 440, 518 F.3d 1120, at 1122.*

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、様々な国の連結素を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⁴⁴³。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、必要品供給地に対する地理的制限も一切課していないとし⁴⁴⁴、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⁴⁴⁵。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⁴⁴⁶、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⁴⁴⁷。

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。

⁴⁴³ *Id.* at 1126.

⁴⁴⁴ *Id.* at 1129.

⁴⁴⁵ *Id.* at 1131.

⁴⁴⁶ *Splendid Shipping Sendirian Berhad v. Trans-Tec Asia*, 2008 WL 4753017 (2008).

⁴⁴⁷ *Splendid Shipping Sendirian Berhad v. Trans-Tec Asia*, 555 U.S. 1062 (2008).

[判例9] Pacific Chukotka 事件判決⁴⁴⁸ (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 Leman 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⁴⁴⁹。

Pacific Chukotka 事件判決はその後 2015 年の Hebei Shijianzhaung 事件判決⁴⁵⁰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

⁴⁴⁸ Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka, 575 F.3d 409 (4th Cir. 2009).

⁴⁴⁹ *Id.* at 416.

⁴⁵⁰ World Fuel Servs. Trading v. Hebei Prince Shipping Co., 783 F.3d 507 (4th Cir. 2015).

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⁴⁵¹。「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⁴⁵²。

必需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 Lemman 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⁴⁵³（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

⁴⁵¹ *Id.* at 520.

⁴⁵² *Id.* at 521.

⁴⁵³ World Fuel Servs. Sing. PTE, Ltd. v. Bulk Juliana M/V, 822 F.3d 766 (5th Cir. 2016).

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摂取されたとした。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⁴⁵⁴。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⁴⁵⁵、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⁴⁵⁶。

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⁴⁵⁷。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⁴⁵⁸。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

⁴⁵⁴ *Id.* at 773.

⁴⁵⁵ *Id.* at 775.

⁴⁵⁶ *Id.* at 774.

⁴⁵⁷ *Bulk Juliana, Ltd. v. World Fuel Servs. (Sing.) PTE, Ltd.*, 137 S. Ct. 2290.

⁴⁵⁸ *Bulk Juliana, Ltd. v. World Fuel Servs. (Sing.) PTE, Ltd.*, 2017 WL 2351021 (2017).

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⁴⁵⁹。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⁴⁶⁰。

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⁴⁶¹。

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⁴⁶²で第11巡回区控訴裁判所は、抵触法第2リストメント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

⁴⁵⁹ *Id.* at 12.

⁴⁶⁰ *Id.* at 13.

⁴⁶¹ *Id.* at 18.

⁴⁶² *Dresdner Bank AG v. M/V Olympia Voyager*, 446 F.3d 1377 (11th Cir. 2006).

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⁴⁶³（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⁴⁶⁴。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⁴⁶⁵、本件では私的利益（private interests）、公的利益（public interests）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

⁴⁶³ *A/S Dan-Bunkering Ltd. v. M/V Centrans Demeter*, 633 Fed. Appx. 755 (11th Cir. 2015).

⁴⁶⁴ *A/S Dan-Bunkering Ltd. v. M/V Centrans Demeter*, 2015 U.S. Dist. LEXIS 41438 (S.D. Ala.2015) at 8.

⁴⁶⁵ *Id.*

を却下した⁴⁶⁶。

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⁴⁶⁷。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⁴⁶⁸。

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⁴⁶⁹。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⁴⁷⁰、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⁴⁷¹、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⁴⁷²。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。

⁴⁶⁶ *Id.* at 13.

⁴⁶⁷ *Centrans Demeter, supra note 463*, 633 Fed. Appx. 755, at 759.

⁴⁶⁸ *Id.* at 756.

⁴⁶⁹ 田中・前掲注（320）359頁。

⁴⁷⁰ *The Belgenland*, 114 U.S. 355 (1885).

⁴⁷¹ *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).

⁴⁷² *The Belgenland, supra note 470*, 114 U.S. 355, at 367; *Motor Distributors, Ltd. v. Olaf Pedersen's Rederi A/S*, 239 F.2d 463 (5th Cir. 1956).

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⁴⁷³。

本判決は、燃料油供給契約の準拠法が外国法であること⁴⁷⁴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、契約の準拠法が必要品供給リーエンを認めない国の法

⁴⁷³ *M/V Tel Aviv*, *supra* note 471, 711 F.2d 1231; *M/V Getafix*, *supra* note 471, 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).

⁴⁷⁴ 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。

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⁴⁷⁵。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⁴⁷⁶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⁴⁷⁷ (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

⁴⁷⁵ 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.

⁴⁷⁶ *Sing Fuels Pte. Ltd. v. M/V Lila Shanghai*, 534 F.Supp. 3d 551 (E.D.Va. 2021).

⁴⁷⁷ 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。

立場と対立していると一般に理解されている⁴⁷⁸。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マカス・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⁴⁷⁹。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とする⁴⁸⁰。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⁴⁸¹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、抵当権者や他のリーエンホルダーを含む第三者の権

⁴⁷⁸ Davies & Tan, *supra note* 384; 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).

⁴⁷⁹ 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).

⁴⁸⁰ Davies, *supra note* 479, 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.

⁴⁸¹ Martin Davies, *Maritime Liens and Choice of Law*, 42 *TUL. MAR. L.J.* 269 (2018).

利に影響を及ぼしうることから、認められないとする⁴⁸²。

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⁴⁸³。

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⁴⁸⁴。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⁴⁸⁵、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

⁴⁸² *Id.* at 272.

⁴⁸³ 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.

⁴⁸⁴ *Pacific Chutotka*, *supra* note 448, 575 F.3d 409, at 418-419.

⁴⁸⁵ *Rigel Marine Servs. v. M/Y Thomas Crosby V*, 2012 AMC 2916 (C.D.Cal. 2011).

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⁴⁸⁶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⁴⁸⁷と酷似している。

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⁴⁸⁸。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。必要品供給契約は「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せ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

⁴⁸⁶ 前掲注（377）参照。

⁴⁸⁷ 前掲注（378）参照。

⁴⁸⁸ GILMORE & BLACK, *supra note* 55, at 587.

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を峻別すべきであると述べたのは正当であったといふべきであるが、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ふべきであろう。**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、問題があるといふべきである。

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需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需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られる。

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

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」）を意味する

489) 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⁴⁹⁰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）は船舶に追隨するが、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⁴⁹¹。この一節は、1920 年の *Piedmont* 事件判決⁴⁹²でも「一般債権者」が「先行する抵当権者」（*prior mortgagees*）と言い換えられた上で引用されており⁴⁹³、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。

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（第 2 部第 1 章第 2 節を参照）。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

489 田中・前掲注 (320) 816 頁、小山貞夫『英米法律語辞典』1075 頁（研究社、2011）。

490 *Vandewater v. Mills*, 60 U.S. 82 (1856).

491 *Id.* at 89.

492 *Piedmont & Georges Creek Coal Co. v. Seaboard Fisheries Co.*, 254 U.S. 1 (1920).

493 *Id.* at 12.

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（第 1 部第 1 章第 2 節を参照）。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いえることができる。

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需品供給リーエンに関する限り、ほぼ失われたといえることができ、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リステイ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リステイ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、必需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、必需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思われる⁴⁹⁴。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拠法を、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、被担保債権の準拠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拠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、物権準拠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拠法について当事者の選択を認めている背景には、現在では必需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

⁴⁹⁴ 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）。

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拠法をアメリ
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思すべきである。

次に、船舶先取特権の準拠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拠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れる。

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。

既発表の論文等の業績

1. 「海上運送人の貨物留置権に関する一考察 ―法的性質の検討を中心として―」
(修士論文、2018年1月)
2. 「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 (2021年3月)
3. 「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 (2022年3月)
4. 「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」
早稲田法学会誌 73 巻 1 号 (2022年10月)
5. 『設問式船荷証券の実務的解説』(成山堂、2016年)(共同執筆)
6. 「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)
7. 「運送契約上の責任減免規定の対抗を受ける『荷受人』の意義が問題となった事例ージャイアントステップ号事件の再検討ー」
早稲田法学 97 巻 2 号 (2022年3月)
8. ディスカッション「堪航能力担保義務をめぐる諸問題」
(日本海法学会、2017年10月)
9. “Law Reform on the Statute of Limitation and Time Extension Agreement”
(第12回東アジア海法フォーラム、2019年11月)
10. 研究報告「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」
(日本海法学会、2022年10月)

参考文献一覧

【邦語文献】

(書籍等)

1. 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』（筑摩書房、1986）
2. 伊藤眞ほか『条解 破産法〔第3版〕』（弘文堂、2020）
3. 今井薫ほか『現代商法IV 保険・海商法 改訂版』（三省堂、1994）
4. 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－』（雄松堂、2011）
5. 植田淳『エクイティの法格言と基本原理』（晃洋書房、1996）
6. 木棚照一編著『国際私法』（成文堂、2016）
7. 小出邦夫編著『逐条解説 法の適用に関する通則法〔増補版〕』（商事法務、2014）
8. 小山貞夫『英米法律語辞典』（研究社、2011）
9. 田中英夫『アメリカ法の歴史（上）』（東京大学出版会、1968）
10. 田中英夫『英米法辞典』359頁（東京大学出版会、1991）
11. 望月礼二郎『英米法（新版）』（青林書院、1997）

(論文等)

1. 浦野雄幸「最近の船舶競売をめぐる諸問題(1)」NBL第309号6頁（1984）
2. 大橋光雄「米国優先船舶抵当権の示唆」海法会誌27号101頁（1942）
3. 中村哲朗「外国での船舶の裁判上の売買及びその承認に関する国際条約案：二〇一四年六月万国海法会ハンブルグ国際会議総会における成案成立（ハンブルグ国際会議特集）」海法会誌58号48頁（2014）
4. 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)

5. 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 1 頁 (1994)

(裁判例)

1. 福岡高決昭和 54 年 3 月 9 日判時 936 号 110 頁
2. 広島地呉支判昭和 56 年 9 月 18 日判時 1046 号 130 頁
3. 高松高決昭和 60 年 4 月 30 日判タ 561 号 150 頁
4. 水戸地判平成 26 年 3 月 20 日判時 2236 号 135 頁

【英語文献】

(書籍等)

1. Grant Gilmore & Charles L. Black, THE LAW OF ADMIRALTY (2d ed. 1975)
2. Henry L. McClintock, HANDBOOK OF THE PRINCIPLES OF EQUITY (1948)
3. Joseph. H. Beale, A TREATISE ON THE CONFLICT OF LAWS, vol.2
4. Thomas A. Russell, 2 BENEDICT ON ADMIRALTY
5. Thomas J. Schoenbaum, ADMIRALTY AND MARITIME LAW (6th ed. 2018)
6. William Tetley, MARITIME LIEN AND CLAIMS (2d ed. 1998)

(論文等)

1. Alex T. Jr. Howard, Personification of the Vessel: Fact or Fiction, 21 J. Mar. L. & Com. 319 (1990)

2. Charles S. Donovan, Picking the Shipowner's Poison - Choice-of-Law Clauses and Maritime Liens, 14 U. S. F. Mar. L.J. 185 (2001)
3. 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).
4. David F. Cavers, A Critique of the Choice-of-Law Problem, 27 Harv. L. Rev. 173 (1933)
5. 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)
6. Diana G. Culp, Charting a New Course: Proposed Amendments to the Supplemental Rules for Admiralty Arrest and Attachment, 15 J. Mar. L. & Com. 353 (1984)
7. Edward F. Ryan, Admiralty Jurisdiction and the Maritime Lien: An Historical Perspective, 7 Western Ontario Law Review 173 (1968).
8. Edward L. Willard, Proirities Among Maritime Liens, 16 Cornell Law Quarterly 522 (1930-1931)
9. Fitz-Henry Jr. Smith, New Federal Statute Relating to Liens on Vessels, 24 Harv. L. Rev. 182 (1910-1911)
10. Frank G. Harmon, Discharge and Waiver of Maritime Liens, 47 Tul. L. Rev. 786 (1972-1973).
11. George L. Varian, Rank and Priority of Maritime Liens, 47 Tul. L. Rev. 751 (1972-1973)
12. George Rutherglen, The Contemporary Justification for Maritime Arrest and

- Attachment, 30 William And Mary Law Review 541 (1989)
13. J. Bond Jr. Smith, Ship Mortgages, 47 Tul. L. Rev. 608 (1972-1973)
 14. James M. Maloney, A Breach in Tort's Clothing: Pleading Cargo Claims to Gain Lien Priority, 27 J. Mar. L. & Com. 609 (1996)
 15. John K. Beach, Relative Priority of Maritime Liens, 33 Yale Law Journal 841 (1923-1924)
 16. Lucian Y. Ray, Maritime Contract Liens, 47 Tul. L. Rev. 587 (1972-1973)
 17. 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 J. Mar. L. & Com. 395 (2015)
 18. Martin Davies, Choice of Law and U.S. Maritime Liens, 83 Tul. L. Rev. 1435 (2009)
 19. Martin Davies, In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification, 75 Tul. L. Rev. 337 (2000)
 20. Martin Davies, Maritime Liens and Choice of Law, 42 Tul. Mar. L.J. 269 (2018).
 21. 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)
 22. Norman B. Richards, Maritime Liens in Tort, General Average, and Salvage, 47 Tul. L. Rev. 569 (1972-1973)
 23. Note, Displacement of the Doctrine of Laches by Statutes of Limitations, Crystallization of the Equitable Rule, 79 University Of Pennsylvania Law

Review 341 (1930-1931)

24. Note, Priorities of Maritime Liens, *The Maritime Lien*, 69 *Harv. L. Rev.* 525 (1956)
25. Paul Macarius Hebert, *Origin and Nature of Maritime Liens*, 4 *Tul. L. Rev.* 381 (1929-1930).
26. Roger G. Connor, *Maritime Lien Priorities: Cross-Currents of Theory*, 54 *Michigan Law Review* 777 (1955-1956)
27. Wentworth J. Jr. Marshall, *Maritime Lien Priority*, 9 *Cleveland-Marshall Law Review* 577 (1960)
28. Willis L. Reese, *Choice of Law: Rules or Approach*, 57 *Cornell Law Review* 315 (1971-1972)

(裁判例)

1. *A/S Dan-Bunkering Ltd. v. M/V Centrans Demeter*, 2015 U.S. Dist. LEXIS 41438 (S.D. Ala.2015)
2. *A/S Dan-Bunkering Ltd. v. M/V Centrans Demeter*, 633 *Fed. Appx.* 755 (11th Cir. 2015)
3. *A/S Dan-Bunkering v. M/V Zamet*, 945 *F. Supp.* 1576 (S.D. Ga. 1996)
4. *A/S Hjalmar Bjorges Rederi v. The tugboat "CONDOR,"* 1979 *AMC* 1696 (S.D. Cal. 1979)
5. *Agenzia Marittima Saidelli Srl v. M/V Dexterity*, 1993 *AMC* 2900 (E.D.La. 1993)
6. *All Alaskan Seafoods v. M/V Sea Producer*, 882 *F.2d* 425 (9th Cir. 1989)
7. *Alyeska Pipeline Service Co. v. The Bay Ridge*, 509 *F. Supp.* 1115 (D. Alaska 1981)

8. American Dredging Co. v. Miller, 510 U.S. 443 (1994)
9. Amstar Corp. v. S/S Alexandros T., 664 F.2d 904 (4th Cir. 1981)
10. Associated Metals & Minerals Corp. v. Alexander's Unity MV, 41 F.3d 1007 (5th Cir. 1995)
11. Atlantic Ship Supply, Inc. v. M/V Lucy, 392 F. Supp. 179 (M.D. Fla. 1975)
12. Bank of St. Charles & Trust Company, Inc., v. Admiral Towing Company, Inc., 1977 AMC 1864 (E.D. La. 1976)
13. Barnes v. Sea Haw. Rafting, LLC, 889 F.3d 517 (9th Cir. 2018)
14. Belcher Co. of Alabama, Inc. v. M/V Maratha Mariner, 724 F.2d 1161 (5th Cir. 1984)
15. Bermuda Express, N.V. v. M/V Litsa, 872 F.2d 554 (3d. Cir. 1989)
16. Bethlehem Steel Corporation v. S/T Valiant King, 1977 AMC 1719 (E.D. Pa. 1974)
17. Blohm + Voss GmbH v. M/V Olympia Explorer, 2009 AMC 1059 (S.D.N.Y. 2008)
18. Bogart v. S.B. John Jay, 58 U.S. 399 (1855)
19. Bolongon v. M/V Nor Atlantic, 2001 AMC 722 (E.D.La. 1999)
20. Bulk Juliana, Ltd. v. World Fuel Servs. (Sing.) PTE, Ltd., 137 S. Ct. 2290
21. Calogeras Marine, Inc. v. M/V Ocean Leader, 1998 AMC 872 (E.D. La. 1997)
22. Carl Enterprises v. Barge Hudson Handler, 475 F. Supp. 42 (S.D. Ala. 1979)
23. Central Soya Co. v. Cox Towing Corp., 417 F. Supp. 658 (N.D. Miss. 1976)
24. Ceres Gulf, Inc. v. M/V World Adventure A/K/A M/V Hallam Venture, 1991 AMC 2063 (E.D. La. 1991)
25. Collins Machine Works, Inc., F/V Ocean Mist, 1977 AMC 1139 (E.D. Va. 1977)
26. Colonna's Shipyard, Inc. v. U.S.A.F. Gen. Hoyt S. Vandenberg, 584 F. Supp.

2d 862 (E.D. Va. 2008)

27. Corset v. Husely, 90 Eng. Rep. 389 (1724)
28. Crescent Towing & Salvage Co. v. M/V ANAX, 40 F.3d 741 (5th Cir. 1994)
29. CW Special Credits, v. F/V Chloe Z, 1997 AMC 1377 (D. Guam,1997)
30. Dalstrom v. The E. M. Davidson, 1 F. 259 (E.D. Wis. 1880)
31. Dampskibsselskabet Dannebrog v. Signal Oil & Gas Co., 310 U.S. 268 (1940)
32. Detroit Trust Co. v. The Thomas Barlum, 293 U.S. 21 (1934)
33. DiGiovanni v. Kjessler, 101 F.3d 76 (9th Cir. 1996)
34. Dresdner Bank AG v. M/V Olympia Voyager, 446 F.3d 1377 (11th Cir. 2006)
35. Dresdner Bank AG v. M/V Olympia Voyager, 463 F.3d 1233 (11th Cir. 2006)
36. Eleanora Charlotta, 166 Eng. Rep. 56 (1823)
37. Emily Souder, 84 U.S. 666 (1873)
38. Executive Jet Aviation v. City of Cleveland, 409 U.S. 249 (1972)
39. Ferrous Financial Services Co. v. O/S Arctic Producer, 567 F. Supp. 400 (W.D. Wash. 1983)
40. First Marine Distributors, Inc. v. M/V Marylou II, 1997 AMC 22 (D.Md. 1996)
41. Flagship Group, Ltd. v. Peninsula Cruise, Inc., 771 F. Supp. 756 (E.D. Va. 1991)
42. Force v. The Pride of The Ocean, 3 F. 162 (E.D.N.Y. 1880)
43. Forsyth International (U.K.), Ltd. v. SS Penavel, 630 F. Supp. 61 (S.D.Ga. 1985)
44. Fredelos v. Merritt-Chapman & Scott Corp., 447 F.2d 435 (4th Cir. 1971)
45. Fuentes v. Shevin, 407 U.S. 67 (1972)
46. Galehead, Inc. v. M/V Fratzis M., 1994 AMC 1160 (S.D. Fla. 1994)
47. Gardner v. Panama R. Co., 342 U.S. 29 (1951)

48. Gerber v. Spencer, 278 F. 886 (9th Cir. 1922)
49. Globe Barge, Inc. and Continental Insurance Company v. M/V Dick Bollinger, 1986 AMC 1989 (E.D. La. 1986)
50. Gough v. Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft, 158 F. 174 (S.D.N.Y. 1907)
51. Governor & Co. of the Bank of Scot. v. Maria S.J. M/V, 1999 AMC 774 (E.D. La. 1999)
52. Governor & Co. of the Bank of Scot. v. Sabay, 211 F.3d 261 (5th Cir. 2000)
53. Gray v. Hopkins-Carter Hardware Co., 32 F.2d 876 (5th Cir. 1929)
54. Gulf & Southern Terminal Corp. v. S.S. President Roxas, 701 F.2d 1110 (4th Cir. 1983)
55. Gulf Coast Marine Ways, Inc. v. The J. R. Hardee, 107 F. Supp. 379 (S.D. Tex. 1952)
56. Gulf Marine & Industrial Supplies, Inc. v. M/V Golden Prince, 1999 AMC 2807 (E.D La. 1999)
57. Gulf Trading & Transp. Co. v. The M/V Tendo, 694 F.2d 1191 (9th Cir. 1982)
58. Gulf Trading & Transp. Co. v. Vessel Hoegh Shield, 658 F.2d 363 (5th Cir. 1981)
59. Harmony v. United States, 43 U.S. 210 (1844)
60. Helen M, 1932 AMC 587 (D. Mass. 1932)
61. Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis, 398 U.S. 306 (1970)
62. Hine v. Trevor, 71 U.S. 555 (1867)
63. Howard v. Ry. Co., 101 U.S. 837 (1880)
64. In re Louisiana Ship Management, Inc., 761 F.2d 1025 (5th Cir. 1985)
65. In re Modern Boats, Inc., 775 F.2d 619 (5th Cir. 1985)

66. In re New England Transp. Co., 220 F. 203 (D. Conn. 1914)
67. Induron Corp. v. M/V Aigianis, 1990 AMC 1398 (D.N.J. 1989)
68. International Paint Co. v. M/V Mission Viking, 637 F.2d 382 (5th Cir. 1981)
69. 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)
70. James W. Follette, 1934 AMC 1525 (W.D.N.Y. 1934)
71. Jan C. Uiterwyk Co. v. MV Mare Arabico, 459 F. Supp. 1325 (D. Md. 1978)
72. John W. Stone Oil Distributor, Inc. v. M/V Miss Bern, 663 F. Supp. 773 (S.D. Ala. 1987)
73. Karl Senner, Inc. v. M/V Acadian Valor, 485 F. Supp. 287 (E.D. La. 1980)
74. Key Bank of Puget Sound v. Alaskan Harvester, 738 F. Supp. 398 (W.D. Wash. 1989)
75. Kristensons-Petroleum, Inc. v. Sealock Tanker Co., 2005 AMC 2484 (S.D.N.Y. 2005)
76. Kuhnhold v. Compagnie Generale Transatlantique, 251 F. 387 (S.D.N.Y. 1918)
77. La Banca v. Ostermunchner, 664 F.2d 65 (5th Cir. 1981)
78. Lake Union Drydock Co. v. M/V Polar Viking, 446 F. Supp. 1286 (W.D. Wash. 1978)
79. Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 (1953)
80. Liverpool & London S.S. Prot. & Indem. Ass'n v. Queen of Lemn MV, 296 F.3d 350 (5th Cir. 2002)
81. Lottawanna, 88 U.S. 558 (1875)
82. Madreus Shipping Co., Ltd. v. Century Bridge Chartering Co. Ltd., ET AL.,

- 2000 AMC 957 (S.D.Fla. 2000)
83. Magnus Maritec International, Inc. v. SS St. Panteleimon, 444 F. Supp. 567 (S.D. Tex. 1978)
 84. Maritime Underwater Surveys, Inc. v. Unidentified, Wrecked & Abandoned Sailing Vessel, 717 F.2d 6 (1st Cir. 1983)
 85. McGrath v. Panama R. Co., 298 F. 303 (5th Cir. 1924)
 86. Medina v. Marvirazon Compania Naviera, S. A., 533 F. Supp. 1279 (D. Mass. 1982)
 87. Merchants Nat'l Bank v. Dredge General G. L. Gillespie, 663 F.2d 1338 (5th Cir. 1981)
 88. Mitchell v. W. T. Grant Co., 416 U.S. 600 (1974)
 89. Moran v. Sturges, 154 U.S. 256 (1894)
 90. Morgan Guar. Trust Co. v. Hellenic Lines, 38 B.R. 987 (S.D.N.Y. 1984)
 91. Morgan Guaranty Trust Co. v. Hellenic Lines, Ltd., 585 F. Supp. 1227 (S.D.N.Y. 1984)
 92. Morgan Guaranty Trust Co. v. Hellenic Lines, Ltd., 593 F. Supp. 1004 (S.D.N.Y. 1984)
 93. Morrissey v. S.S. A. & J. Faith, 252 F. Supp. 54 (N.D. Ohio 1965)
 94. Moses Taylor, 71 U.S. 411 (1867)
 95. Motor Distributors, Ltd. v. Olaf Pedersen's Rederi A/S, 239 F.2d 463 (5th Cir. 1956)
 96. Mullane v. Cent. Hanover Bank & Trust Co., 339 U.S. 306 (1950)
 97. Munson Inland Water Lines, Inc. v. Seidl, 71 F.2d 791 (7th Cir. 1934)
 98. N. Ga. Finishing v. Di-Chem, Inc., 419 U.S. 601 (1975)
 99. N. Pipeline Constr. Co. v. Marathon Pipe Line Co., 458 U.S. 50 (1982)

100. National Shawmut Bank v. The Winthrop, etc., 134 F. Supp. 370 (D. Mass. 1955)
101. New York Dock Co. v. S.S. Poznan, 274 U.S. 117 (1927)
102. Nikolaos Scoulikarakis, et al. v. M/T Olibird, 1978 AMC 706 (S.D.N.Y. 1977)
103. Nolte v. Hudson Nav. Co., 297 F. 758 (2d Cir. 1924)
104. North End Oil, Ltd. v. M/V Norman Spirit, 1993 AMC 88 (C.D.Cal. 1992)
105. North End Oil, Ltd. v. M/V Ocean Confidence, 777 F. Supp. 12 (C.D.Cal. 1991)
106. Northern Shipping Co. v. M/V TIVAT, 1988 AMC 1468 (E.D. Pa. 1987)
107. Ocean Marine Mut. Ins. Ass'n v. M/V Lia, 2000 AMC 365 (E.D.La. 1999)
108. Ocean Ship Supply, Ltd., v. MV Leah, 1982 AMC 2740 (D.S.C. 1982)
109. Oriente Commercial, Inc. v. American Flag Vessel, M/V Floridian, 529 F.2d 221 (4th Cir. 1975)
110. Ost-West-Handel Bruno Bischoff GmbH v. Project Asia Line, Inc., 1997 AMC 652 (E.D. Va. 1996)
111. Patterson Shrimp Co. v. The Freedom, 211 F. Supp. 852 (S.D. Tex. 1962)
112. Perez & Compania (Cataluna), S.A. v. M/V Mexico I, 826 F.2d 1449 (5th Cir. 1987)
113. Perusahaan Umum Listrik Negara Pusat v. M/V Tel Aviv, 711 F.2d 1231 (5th Cir. 1983)
114. Peterson v. S.S. Wahcondah, 235 F. Supp. 698 (E.D. La. 1964)
115. Peyroux v. Howard, 32 U.S. 324 (1833)
116. Piedmont & Georges Creek Coal Co. v. Seaboard Fisheries Co., 254 U.S. 1 (1920)
117. Pierside Terminal Operators, Inc. v. M/V Floridian, 374 F. Supp. 27 (E.D. Va. 1974)

118. Plymouth, 70 U.S. 20 (1866)
119. Porter v. The Sea Witch, 19 F. Cas. 1072 (Cir. D. La. 1877)
120. Potash Co. of Canada, Ltd. v. M/V Raleigh, 361 F. Supp. 120 (D.C.Z. 1973)
121. Prince Steam-Shipping Co. v. Lehman, 39 F. 704 (S.D.N.Y. 1889)
122. Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973)
123. Rankin & Schatzell v. Scott, 25 U.S. 177 (1827)
124. Rederiaktierbolaget v. Compania de Navegacion Anne, S. A., 139 F. Supp. 327 (D.C.Z. 1955)
125. Rigel Marine Servs. v. M/Y Thomas Crosby V, 2012 AMC 2916 (C.D.Cal. 2011)
126. Rock Island Bridge, 73 U.S. 213 (1867)
127. Romero v. International Terminal Operating Co., 358 U.S. 354 (1959)
128. Roy v. M/V Kateri Tek, 238 F. Supp. 813 (E.D. La. 1965)
129. Ryan-Walsh, Inc. v. M/V Margaret John, 1996 AMC 504 (E.D. La. 1995)
130. Scherk v. Alberto-Culver Co., 417 U.S. 506 (1974)
131. Sembawang Shipyard, Ltd. v. Charger, Inc., 955 F.2d 983 (5th Cir. 1992)
132. Sing Fuels Pte. Ltd. v. M/V Lila Shanghai, 534 F.Supp. 3d 551 (E.D.Va. 2021)
133. Slocum v. Western Assurance Co., 42 F. 235 (S.D.N.Y. 1890)
134. Sniadach v. Family Fin. Corp., 395 U.S. 337 (1969)
135. South Carolina State Ports Auth. v. Silver Anchor, S.A., (Panama), 23 F.3d 842 (4th Cir. 1994)
136. Southern Oregon Production Credit Association v. O/S Sweet Pea, 1977 AMC 638 (D. Or. 1977)
137. Splendid Shipping Sendirian Berhad v. Trans-Tec Asia, 555 U.S. 1062 (2008)
138. Stillman v. The Buckeye State, 23 F. Cas. 82 (D. Mich. 1856)
139. Tamblyn v. River Bend Marine, Inc., 837 F.2d 447 (11th Cir. 1988)

140. Thames Towboat Co. v. The Schooner "Francis McDonald", 254 U.S. 242 (1920)
141. The Admiral, 1 F. Cas. 178 (D. Mass. 1856)
142. The Alice Getty, 1 F. Cas. 402 (W.D. Mich. 1877)
143. The America, 16 Law Rep. 264 (N.D.N.Y. 1853)
144. The America, 168 F. 424 (D.N.J. 1909).
145. The Athenian, 3 F. 248 (E.D. Mich. 1877)
146. The Belgenland, 114 U.S. 355 (1885)
147. The Bethulia, 200 F. 876 (D. Mass. 1912)
148. The Bold Buccleugh, 166 Eng. Rep. 944 (1850)
149. The Bold Buccleugh (1851) 7 Moo PC 267
150. The Bremen v. Zapata Off-Shore Co., 407 U.S. 1 (1972)
151. The China, 74 U.S. 53 (1869)
152. The Chusan, 5 F. Cas. 680 (Cir. D. Mass. 1843)
153. The City of Tawas, 3 F. 170 (E.D. Mich. 1880)
154. The Daisy Day, 40 F. 538 (W.D. Mich. 1889)
155. The Edith, 217 F. 300 (W.D. Wash. 1914)
156. The F. H. Stanwood, 49 F. 577 (7th Cir. 1892)
157. The Favorite, 120 F.2d 899 (2d Cir. 1941)
158. The Fortitude, 9 F. Cas. 479 (Cir.D.Mass. 1838)
159. The Frank G. Fowler, 8 F. 331 (S.D.N.Y. 1881)
160. The Frank G. Fowler, 17 F. 653 (2d Cir. 1883)
161. The Gazelle, 10 F. Cas. 127 (D. Mass. 1858)
162. The General Jackson, 10 F. Cas. 180 (D. Mass. 1854)
163. The General Smith, 17 U.S. 438 (1819)

164. The Glen Island, 194 F. 744 (S.D.N.Y. 1912)
165. The Henry W. Breyer, 17 F. 2d 423 (D. Md. 1927)
166. The Infanta, 13 F. Cas. 37 (S.D.N.Y. 1848)
167. The Interstate No. 1, 290 F. 926 (2d Cir. 1923)
168. The J. E. Rumbell, 148 U.S. 1 (1893)
169. The J. W. Tucker, 20 F. 129 (S.D.N.Y. 1884)
170. The John G. Stevens, 170 U.S. 113 (1898)
171. The John J. Freitas, 252 F. 876 (W.D.N.Y. 1918)
172. The Kaiser Wilhelm II, 230 F. 717 (D.N.J. 1916)
173. The Kensington, 183 U.S. 263 (1902)
174. The Key City, 81 U.S. 653 (1872)
175. The Lillie Mills, 15 F. Cas. 539 (D. Mass. 1855)
176. The M. Vandercook, 24 F. 472 (D.N.J. 1885)
177. The Mary, 13 U.S. 126 (1815)
178. The Morning Star, 1 F.2d 410 (W.D. Wash. 1924)
179. The Morning Star, 5 F. Supp. 502 (E.D.N.Y. 1933)
180. The Nestor, 18 F. Cas. 9 (Cir. D. Me. 1831)
181. The Nettie Woodward, 50 F. 224 (E.D. Mich. 1892)
182. The Odysseus III, 77 F. Supp. 297 (S.D. Fla. 1948)
183. The Osceola, 189 U.S. 158 (1903)
184. The Owyhee, 66 F.2d 399 (2d Cir. 1933)
185. The Palmyra, 25 U.S. 1 (1827)
186. The Paragon, 18 F. Cas. 1084 (D. Me. 1836)
187. The Philomena, 200 F. 859 (D. Mass. 1911)
188. The Philomena, 200 F. 873 (D. Mass. 1912)

189. The Pride of The Ocean, 3 F. 162 (E.D.N.Y. 1880)
190. The Pride of The Ocean, 7 F. 247 (E.D.N.Y. 1881)
191. The Proceeds of The Gratitude, 42 F. 299 (S.D.N.Y. 1890)
192. The S.B. Orleans v. Phoebus, 36 U.S. 175 (1837)
193. The Samuel Little, 221 F. 308 (2d Cir. 1915)
194. The Sarah Ann, 21 F. Cas. 432 (Cir. D. Mass. 1835)
195. The Scotia, 35 F. 907 (S.D.N.Y. 1888)
196. The Sea Foam, 243 F. 929 (W.D. Wash. 1917)
197. The Snetind, 276 F. 139 (D.Me. 1921)
198. The St. Jago de Cuba, 22 U.S. 409 (1824)
199. The St. Joseph, 21 F. Cas. 174 (W.D. Mich. 1869)
200. The Steam Dredge A., 204 F. 262 (4th Cir. 1913)
201. The Thomas Morgan, 123 F. 781 (D.S.C. 1903)
202. The Trenton, 4 F. 657 (E.D. Mich. 1880)
203. The Triumph, 24 F. Cas. 208 (N.D.N.Y. 1841)
204. The Underwriter, 119 F. 713 (D. Mass. 1902)
205. The Utility, 28 F. Cas. 854 (S.D.N.Y. 1831)
206. The William Leishear, 21 F.2d 862 (D. Md. 1927)
207. The Wm. Kraft, 24 F. 191 (W.D. Pa. 1885)
208. The Woodland, 30 F. Cas. 501 (S.D.N.Y. 1878)
209. The Woudrichem, 278 F. 568 (E.D.N.Y. 1921)
210. Thorsteinsson v. M/V Drangur, 891 F.2d 1547 (11th Cir. 1990)
211. Todd Shipyards Corp. v. F/V Maigus Luck, 243 F. Supp. 8 (D.C.Z. 1965)
212. Trans-Tec Asia v. M/V Harmony Container, 518 F.3d 1120 (9th Cir. 2008)
213. Trinidad Foundry & Fabricating, Ltd. v. M/V K.A.S. Camilla, 966 F.2d 613

- (11th Cir. 1992)
214. Triton Container Int'l v. Baltic Shipping Co., 1995 AMC 2963 (E.D. La. 1995)
 215. Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka, 575 F.3d 409 (4th Cir. 2009)
 216. United States v. Carver, 260 U.S. 482 (1923)
 217. United States v. Le Bouf Bros. Towing Co., 45 B.R. 887 (E.D. La. 1985)
 218. United States v. M/V Golden Bear, 1979 AMC 2757 (N.D. Cal. 1979)
 219. United States v. Steel Tank Barge H 1651, 272 F. Supp. 658 (E.D. La. 1967)
 220. United States v. The Little Charles, 26 F. Cas. 979 (Cir. D. Va. 1818)
 221. United States v. ZP Chandon, 889 F.2d 233 (9th Cir. 1989)
 222. Universal Oil Ltd. v. Allfirst Bank (In re Millenium Seacarriers, Inc.), 419 F.3d 83 (2d Cir. 2005)
 223. Vandewater v. Mills, 60 U.S. 82 (1856)
 224. Veba-Chemie A.G. v. M/V Getafix, 711 F.2d 1243 (5th Cir. 1983)
 225. Wardley International Bank, Inc. v. Nasipit Bay Vessel, 841 F.2d 259 (9th Cir. 1988)
 226. Wells v. Osman, 92 Eng. Rep. 193 (1704)
 227. West One Bank v. Continuity, 1994 AMC 2059 (W.D. Wash. 1994)
 228. Willard v. Dorr, 29 F. Cas. 1277 (Cir. D. Mass. 1823)
 229. William J. Warner v. Zizania, 1934 AMC 770 (D. Mass. 1934)
 230. Williams v. Armroyd, 11 U.S. 423 (1813)
 231. Wong Shing v. M/V Mardina Trader, 564 F.2d 1183 (5th Cir. 1977)
 232. World Fuel Servs. Sing. PTE, Ltd. v. Bulk Juliana M/V, 822 F.3d 766 (5th Cir. 2016)
 233. World Fuel Servs. Trading v. Hebei Prince Shipping Co., 783 F.3d 507 (4th Cir.

2015)

234. *Zimmern Coal Co. v. Coal Trading Ass'n*, 30 F.2d 933 (5th Cir. 1929)
235. *Zitano v. F/V Diamond Girl*, 963 F. Supp. 109 (D.R.I. 1997)