

難破物除去責任と船主の責任制限(一)

——船主責任制限法理の生成と展開——

山 田 泰 彦

I 序論

II 船主責任制限法における難破物除去責任

一 難破物除去責任の位相

(1) 商法旧六九〇条における難破物除去責任

(2) 船主責任制限法における難破物除去責任

二 難破物除去責任に関する債権

(1) 判例（札幌高判昭和五七年六月九日）

(2) 難破物除去責任に関する債権の法的評価

III フランスにおける難破物除去責任と船主の責任制限

一 船主責任制限法理の生成と展開

(1) 船主責任制限法理の生成

(2) 委付免責の範囲 (Fais du maître の解釈)

(3) 船主責任制限法理の根拠 (以上本号)

二 商法典旧二一六条における難破物除去責任

三 一九六七年法における難破物除去責任

IV イギリスにおける難破物除去責任と船主の責任制限

V 結 章

I 序論

船主の責任制限は、民事責任原則の例外をなすにもかかわらず、フランスをはじめとする海運諸国の法において古

難破物除去責任と船主の責任制限(一) (山田)

くから認められてきた。⁽¹⁾しかし、なぜ船主が有限責任の恩恵にあずかるかといえは、その法的根拠は必ずしも明白でない。この不明確さは、既に指摘されているように、⁽²⁾船主の責任制限が究極的には海運保護に還元できる法政策の産物だからである。⁽³⁾したがって、船主が制限できる責任の範囲は、船主責任制限法理をその根本において支える法政策の射程距離によって画定されるといってもよいであろう。⁽⁴⁾このような意味において、いかなる責任が船主の責任制限の範囲にとりこまれていったかという問題は、船主責任制限法理の生成と展開に深く結びついている。⁽⁵⁾その点、一九五七年の「海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」(以下、一九五七年条約または条約という)は、船主の責任制限に関する国際的統一を達成した意義において、いわば船主責任制限法理の生成と展開における歴史的な到達点とも評価すべきものであろう。

しかしながら、この条約とこれを批准・国内法化した船主責任制限法とが制限債権の範囲において一致してないことは、周知のとおりである。それが難破物除去責任である。すなわち、我国は、条約一条一項(c)号前段に制限債権として掲記された難破物除去責任に基づく債権を、船主責任制限法三条一項の制限債権の中に規定していない。これは、我国が条約一条一項(c)号に関する条約の署名議定書二項(a)号の留保権を行使した結果であると解されている。⁽⁷⁾

難破物除去責任に基づく債権を制限債権の範囲にとりこむについての条約と我国との相違は、船主の責任制限を基礎づける政策の射程距離に相違があるからにはかならない。しかし、そもそも難破物除去責任に基づく債権がいわゆる損害賠償債権とは異質な債権であると解するならば、このような債権を制限債権の範囲にとりこむか否かについては、条約と我国船主責任制限法との政策自体に本質的相違があることになる。そこで、難破物除去責任が船主の責任制限法理の体系においていかに位置づけられるべきかを問うことは、すぐれて本質的な問題にかかわるものと思われる。

る。また、難破物除去責任に関連して船主の責任制限が我国においても判例上問題になったのをみると、⁽⁸⁾ 難破物除去責任と船主の責任制限との関係を検討することは、一定の意義があるといえよう。

本稿では、我国において、船主責任制限法上、難破物除去責任がどのような位置を占めるかを概観し、これに関連して判例上問題となった事件を検討する。その後、船主責任制限法理の生成と展開をフランス海法にその素材をもとめ、難破物除去責任がいかに位置づけられたかを検証したい。フランスは、一九五七年条約に先立つ一九二四年の「船主責任制限に付ての規定の統一に関する条約」(Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de responsabilité des propriétaires des navires de mer)において、難破物除去責任を船主の責任制限の範囲にとりこむについて主導的地位にあつた。⁽⁹⁾ しかも、我国商法旧六九〇条の母法国として委付主義を採用し、比較的早くから難破物除去責任を委付債務の対象とすべきことについて解釈上また立法上も一定の結着をみていたのである。こうした点においてフランス法は示唆に富むであろう。次いで、イギリス法における船主の責任制限と難破物除去責任の関係を検討する。⁽¹⁰⁾ 周知のようにイギリスは、一九五八年商船法に一九五七年条約を撰取し難破物除去責任に基づく債権を制限債権の中に含ませた。しかし実際にはこの点につき条約の署名議定書二項(a)号の留保権を行使して、難破物除去責任に基づく債権を制限債権とすることにつき、別に定める運輸省令によってその効力の発効を決定することになっていた。しかしこの点につき省令は発効することなく、一九七六年条約を批准・国内法した新法の施行を待つ段階にある。したがって、新法施行前のイギリス法は、基本的には我国と同じ状況にあるといつてよい。最後に、以上の検討を踏まえた後に、再度、我国の船主責任制限法における難破物除去責任を採りあげ、これを制限債権の範囲にとりこむべき法的構成の可能性を検討することにする。

- (1) 制定法上、航主の責任制限がはじめて具体化したのは、一六八一年のルイの海事勅令(ordonnance de la marine)であるが、それ以前においても、中世ヨーロッパ各地の海事慣習に類似の制度が既に存在していたのである。本稿Ⅲ(1)参照。
- (2) 小町谷博士によれば、船主の責任制限とは、「正義の要求に出づるものに非ずして、専ら衡平の觀念に出づるもの」であると指摘されている。小町谷操三「船舶所有者の責任の史的変遷」海商法研究第三卷三四二頁。また、重田晴生「イギリスにおける船主責任制限制度(一)」法学新報七七卷一・二号五六頁によると、船舶衝突の場合に船主の有限責任を拡張した一八一三年船主責任法は、その前文において、この有限責任が正義によるものではなくイギリス船舶保有の奨励と貿易商人の保護という政策的理由にもとづく旨を宣明していたことが指摘されている。
- (3) 船主責任制限法は、これが被害者の損害賠償請求権を制限しその犠牲において加害者たる船主を保護することから、財産権の保障を定めた憲法二九条に反するのではないかが裁判上、争われた。最高裁は、この点につき合憲決定を下している。この最高裁昭和五五年一月五日大法院決定については、原茂太一・金融商事判例六二九号四〇頁、能勢泰彦・早稲田法学五七卷一七七七頁、小島孝・判例タイムズ四七二号一六四頁、重田晴生・ジュリスト七六八号一一八頁、中元啓司・北海学園法学研究一八卷三号一三三頁以下にそれぞれ評釈があり、種々の観点から検討されている。
- (4) たとえば、イギリス法における船主の責任制限は、一七三四年船主責任法をその嚆矢としてその後長きにわたり数度におよぶ法改正によって、漸次その適用範囲を拡張してきた。このことは、船主責任制限法理の背後にある政策拡張の歴史であり、かかる政策の射程距離によって責任制限の範囲が画定したことの証左であろう。イギリス法における船主責任制限法理の歴史的展開過程については、重田・前注(2)五一―六一頁に詳しい。
- (5) この点、本稿では三章一節においてフランス法を中心に検討するが、詳細については、別稿を予定している。
- (6) 一九五七年条約を批准・国内法化した船主責任制限法は、昭和五〇年一月二七日に成立した。しかしその後、一九七六年の海事債権についての責任の制限に関する条約の批准により法改正が昭和五七年になされたが、この改正規定は、公布の日(昭和五七年五月二一日)から起算して二年を超えない範囲において政令で定める日から施行されるものとされている。
- (7) かく解するのが通説である。田中誠二・海商法詳論追録七頁、村田治美「航海法上の制度としての船主責任制限制度」大隅古稀記念・企業法の研究四六五頁、江頭憲治郎「船舶所有者の責任の制限に関する法律」ジュリスト六〇六号七六頁、稲葉威雄

「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説(三)」法曹時報二八卷六号三五頁。

(8) 札幌高裁昭和五七年六月二十九日判決(判例タイムズ四七八号一三二頁)。この判決については、山田泰彦・海運六六号九〇頁以下に評釈がある。なお、この事件は現在最高裁に係属中である。

(9) この辺の経緯については、松波仁一郎「沈没船ノ除去ト船主ノ責任」海法会誌一三号八七頁以下に詳しい。

(10) イギリス法における難破物除去責任と船主の責任制限については、既に、重田晴生「難破物責任に関する若干の考察——イギリスの法制度を中心として——」海事産業研究所報一一四号一七頁以下に紹介がなされている。

II 船主責任制限法における難破物除去責任

一 難破物除去責任の位相

(1) 商法旧六九〇条における難破物除去責任 難破物除去責任と船主の責任制限とをめぐる問題は、委任主義を採用していた商法旧六九〇条において既に胚胎していた。

難破物の所有者にその除去責任を定めたのは明治三十一年の開港港則一五条であったが、かかる難破物除去責任につき船主が商法旧六九〇条により免責委付できるべきことは、立法論として主張されていた。その理由は、船主の責任制限を基礎づける海運保護の政策に求められたが、⁽¹¹⁾さらにこれを実質的に補強するものとして次の点が挙げられていた。すなわち、難破物除去費用が巨額にのぼること、しかも難破物の除去義務が難破物の創造につき無過失の船主にも課せられるうえ、かかる責任が既に海産を失って多大の損害を受けた船主にさらに重い負担を課すことなどの点で、船主にとり酷な面がある。⁽¹²⁾比較法的にも難破物除去責任を船主の責任制限の対象に加えるのが学説上一般的であり、責任制限の対抗を受ける相手方が私人と国とで別異に解すべき合理性に欠ける。⁽¹³⁾

それにもかかわらず、この問題は、難破物除去責任を根拠づけた開港港則一五条の立法政策と船主の責任制限を根拠づけた商法旧六九〇条の立法政策との対抗関係を軸にして、前者が後者に優位したのである。すなわち、①港則の規定が社会交通のため妨害物を取除く公益上の目的に由来し、②港則一五条の難破物除去義務が特殊の公法的義務であって私法上の損害賠償義務と同列に論じるべきものでないことを理由に、難破物除去責任に対する船主の責任制限は、解釈論上、否定するのが通説であった。⁽¹⁴⁾ 港則一五条は、船主の難破物除去義務に加えて、難破物除去についての国による代執行および代執行に要した費用の船主への帰属をも規定していた。したがって、港則一五条による難破物除去責任に対する船主の責任制限は、まさに私人と国との対抗関係に還元できたのであり、国が私人に優位したのである。⁽¹⁵⁾

ところで、旧法下におけるこの問題は、既にみたように立法政策上の対立を無視できなかったとしても、難破物除去責任が商法旧六九〇条の免責委付の対象(委付債務)に含まれるか否かが問題になってしかるべきであったと思われる。周知のように、商法旧六九〇条は、船主の免責委付の対象として次の二つを規定していた。すなわち、①「船長がその法定権限内においてなした行為」および②「船長その他の船員がその職務を行うにあたり他人に加えた損害」である。難破物除去責任は、このいずれに該当したのであるか。①の委付債務は、船長の代理行為したがって契約責任を対象にし、他方、②の委付債務は、船長その他の船員の不法行為による船主の使用責任を対象にしている。⁽¹⁶⁾ しかし、港則一五条によって根拠づけられた船主の難破物除去責任は、これが法によって課せられる「特殊公法的な責任」であるために、そのいずれにも該当しない。それにもかかわらず、港則一五条が適用されない不開港については、船主の責任制限を難破物除去責任についても認められるべきことが解釈論として主張された。⁽¹⁷⁾ 他方、この主

張に対する反対説は、開港港則一五条が不開港においても開港と同様に適用されるべきことをその論拠としたにすぎない。⁽¹⁸⁾ いずれにせよ、商法旧六九〇条の免責委付の対象と難破物除去責任との関係は、解釈論としてあまり厳密に詰められたものでなかったといえる。

また、商法旧六九〇条は、フランス商法典旧第二一六条にその源泉を有するが、この両者の相違は、難破物除去責任を免責委付の対象とするか否かについて際立っていた。商法旧六九〇条とフランス商法典旧二一六条との法構造上の類似性にもかかわらず、⁽¹⁹⁾ フランスにおいては、難破物除去責任を免責委付の範囲に入れることについて解釈上、ほとんど異論をみず、一八八五年の法改正によりその旨の立法的手当が講じられていた。この両者の相違はどこにその原因があったのか。

以上にみてきた問題点は、商法旧六九〇条のもとでは、ほとんど意識されることがなく、しかも難破物除去責任と船主の責任制限とをめぐる問題自体、論じられることがすくなかったのである。

(2) 船主責任制限法における難破物除去責任　難破物除去責任と船主の責任制限とをめぐる旧法下での問題状況は、一九五七年条約を批准・国内法化した船主責任制限法においてどのように変容したであろうか。この点、基本的には、変容はなかった。問題は、依然として旧法下の延長線上にあるといえよう。

一九五七年条約は、その一条一項(c)号前段において難破物除去責任に基づく債権を制限債権として掲記していたが、他方、条約の署名議定書二項(a)号に締約国が条約を批准するにあたり一条一項(c)号を留保できる旨を定めていた。したがって、条約を批准しこれを国内法に具体化するにあたり、条約一条一項(c)号を撰取するか否かについて締約国は選択権を与えられたのである。我国は、条約を国内法化するにあたり、要綱案段階では条約の一条一項(c)号を

制限債権として掲記していたが、⁽²⁰⁾これを成案として法案化する過程で削除した。しかも、制限債権の範囲を定めた船主責任制限法三条一項が制限債権の構成要件として「損害」概念を明定したため、法令上の義務であって「損害」債権に該当しない難破物除去責任に基づく債権は、条約継受の過程と相まって、これを制限債権の枠から除外したと解釈するのが通説になっている。⁽²¹⁾

しかし、船主責任制限法は、難破物除去責任に基づく債権を制限債権とするか否かについては何ら明定していない。条約一条一項(c)号に相当する規定が船主責任制限法の規定中に見い出されないから、その結果として条約の署名議定署二項号の留保権が援用されたと示唆されるにすぎないのではないか。

いずれにせよ、通説的見解に従うかぎり、開港港則一五条と商法旧六九〇条との対抗関係は、開港港則を改正した港則法二六条(および同様に難破物除去責任を法定する海上交通安全法三三条二項)と船主責任制限法との対抗関係にそのまま引継がれ、依然として前者が後者に優位することになる。

もっとも、条約の署名議定書二項(a)号の留保条項の対象となった条約一条一項(c)号後段に掲記された「港の構築物等について生じる義務または責任」は、これに対応する明文がないにもかかわらず、船主責任制限法三条一項二号の制限債権に含まれると解釈されている。このことから、旧法下における国の私人に対する優位は、その限度でくつがえったといえる。なぜなら、「港の構築物等について生じる損害」は、国が管理する港の施設にも生じるからである。「難破物除去責任に基づく債権」と「港の構築物等に生じた損害に基づく債権」とは、いずれも債権者が国になるかぎりにおいて、同じものといえる。それゆえ、いずれの債権も条約においては同一条文中にまとめられたのではないか。それにもかかわらず、一方は船主責任制限法の制限債権の範囲外と解釈され、他方はなぜ制限債権とされたの

か。この両者の相違を導いたのが、船主責任制限法三条一項に規定された制限債権の構成要件「損害」にあることはいうまでもない。しかし、船主の責任制限の範囲を「損害」賠償請求権によって画定することは、単なる法的構成上の形式的な区分にすぎず、船主責任制限法の政策上、本質的な要請とはいいがたい。そこで、明文上、難破物除去責任に基づく債権を非制限債権としていない我国の船主責任制限法において、これを制限債権と解釈しうる可能性もあるのではないか。そのためには、難破物除去責任に基づく債権を制限債権の枠から除外する実質的理由（これはとりもなおさず、難破物除去責任を定める港則法二六条等の政策理由でもある）を検討すると同時に、難破物除去責任と船主責任制限法理との関係を今一度、検証する必要があると思われる。

(11) 小町谷「船舶所有者の公法上の責任と免責委付」海商法研究第三卷五一八頁。

(12) 小町谷・前注(11)五一八頁。

(13) 松波・前注(9)一一九、一三三頁。

(14) 小町谷・前注(11)五一六頁。

(15) 私法に対し公法が優越したのは、戦前の一般的な傾向であったと思われる。たとえば、公務員が公務の遂行に際し私人に不法行為上の損害を与えても国は責任を負わないという解釈があったが、それはこの優越を示唆しているのではないか。

(16) 船主の免責付委の対象たる「船長その他の船員がその職務を行うに当たり他人に加えたる損害」とは、船長または船員の不法行為責任が成立することを前提にしていた。しかし、この場合の船主の責任は、民法七一五条によってではなく、商法旧六九

〇条によって独自に根拠づけられたものである。この点の分析については、能勢泰彦「船主責任論の再検討」早稲田法学会誌三一巻二二―三頁。

(17) 松波・日本海商法論二一四頁。

(18) 小町谷・前注(11)五一六頁。

(19) フランス商法典旧二一六条は、①船長の行為および②船長の契約行為についてそれらが船舶および航海のためになされたときには船主が責任を負うことを定め、この責任につき免責委付を認めていた。

(20) 加藤一昶「船舶の所有者等の責任の制限制度に関する要綱案解説」商事法務五一八号四九頁。それによると、「難破物の除去に関する法令上の義務に基づく債権」として制限債権にあげられていた。

(21) 前注(7)

(22) もっとも、小町谷「船舶所有者等の責任の制限に関する法律について」民商法雑誌第七四卷二号一九八―一九頁は、港の構築物等に生じた損害による債権も、これが条約の署名議定書二項(a)号の留保条項の対象たる条約一条一項(c)号に含まれていることから、船主責任制限法三条一項の制限債権から除外されている旨解釈されている。

(23) この点については、前注(7)の論稿参照。なお、「港の構築物に生じた損害」に基づく債権が船主責任制限法三条一項の制限債権に該当するか否かについて、高松高決昭和五四年一月三〇日により肯定されている。この高裁決定については、椿弘次・海運六四一号六三頁以下に評釈がある。

二 難破物除去責任に関する債権

(1) 判例(札幌高判昭和五七年六月九日) 難破物除去責任につき船主の責任制限が制度上否定された場合、たとえば相手船の一方過失により船舶を沈められた船主は、二重の不利益を受けることになる。⁽²⁴⁾ なぜなら、過失ある相手船主に対する損害賠償請求は責任制限の対抗を受け、さらに沈船除去については無限に責任を負担するからである。それではこの場合、難破物の除去に要した費用を過失ある相手船主に請求すると、この請求は責任制限の対抗を受けるであろうか。これが札幌高裁で争われた問題である。⁽²⁵⁾

札幌高裁の原審である旭川地裁は、難破物除去責任が船主責任制限法三条一項の制限債権に該当しないこと、その理由が難破物などの危険物を速やかに除去させて一般船舶の通航の円滑化をはかりその危険を防止するという公益上

の目的にあることなどを指摘し、被害船主の加害船主に対する沈没船除去の費用が「難破物に関する債権」(傍点筆者)として制限債権たりえない旨判示し、原告たる被害船主の請求を認容した。⁽²⁶⁾

これに対し、札幌高裁は、難破物除去責任に基づく債権が制限債権に該当しないことを認めつつ、次のように判示した。すなわち、「……沈没船除去費用の損害賠償債権は、その損害が難破物除去に関する法令上の義務に基づき生じたものではあっても、その債権自体は、私法上の損害賠償債権にはかならないから、これをもって難破物除去に関する法令によって課される義務又は責任である難破物責任に基づく債権とみることはできない」。それでは、沈没船除去費用の損害賠償債権は、船主責任制限法三条一項の制限債権に該当するのであろうか。この点について札幌高裁は、かかる債権が船主責任制限法三条一項二号の「その他の権利に対する侵害による損害」に基づく債権として、制限債権に該する旨認めた。判旨によれば、「その他の権利に対する侵害による損害とは、物の滅失、損傷以外の物的な財産上の損害を広く含み、……沈没船除去費用の損害のごとく、事故がなければ課せられることのなかった義務を負担し、その義務の履行のために生じたような損害もこれに属し、かつその義務が公法上のものであるか、私法上のものであるかは問わない」ことになる。

札幌高裁の判決は、船主責任制限法三条一項二号「その他の権利に対する侵害による損害」について新解釈を示したものであり、海商法上重要な意義を有するといえよう。しかしこの判決は、難破物除去責任に基づく債権が非制限債権であることを前提にした場合、問題があるものと思われる。

(2) 難破物除去責任に関する債権の法的評価 船主責任制限法三条一項二号「その他の権利に対する侵害による損害」の「その他の権利」とは、同法の要綱案段階における解説およびこれが施行された後における一般的な解釈に

においても、具体的には「船舶内で営業している食堂の営業権のようなもの」または「営業権(フェリーの売店)、漁業権等の権利」などを指すものと解釈されていた。⁽²⁷⁾「その他の権利」が必ずしもこれら右にみたものに限られないにしても、被害船主が負担した沈没船除去費用は、従前の解釈からすると異質なものを含んでいる。なぜなら、被害船主が侵害された「権利」は、営業権や漁業権と比較し具体性に欠け莫然としているからである。しかも被害船主の受けた損害は、公法上の義務に直接起因している。このような損害も「その他の権利に対する侵害による損害」といえるのだろうか。

結論を先にいえば、札幌高裁のような解釈も可能性はあるが、妥当とはいえない。まず、その解釈の可能性は、以下のように考えられるであろう。すなわち、被害船主の加害船主に対する請求は、民法七〇九条を根拠としている。民法七〇九条の要件には「権利侵害」があるが、この場合の「権利」が具体的な権利である必要はなく、広く保護に値する私的利益で足りると解するのが通説・判例の結論である。⁽²⁸⁾このような結論は、船主責任制限法の制限債権が損害の種類および発生原因の側面から規定されているだけで、制限債権の法的根拠については各実体法に委ねていることから、⁽²⁹⁾そのまま船主責任制限法三条一項二号「その他の権利」にも妥当するであろう。⁽³⁰⁾

しかし、船主責任制限法三条一項二号「その他の権利」を民法七〇九条の「権利」と同様に解釈することは、難破物除去責任に基づく債権を制限債権としないかぎり、否定すべきである。その理由は、利益衡量の偏頗性にある。⁽³¹⁾相手船の一方過失により船舶を沈没させられた船主は、①沈没による損害につき責任制限の對抗を受け、②沈没船除去につき無限責任を負担し、③②に要した費用についても加害船主の責任制限によって全額の補填を否定される。被害者たる船主のこのような負担において、加害者たる船主の保護をはかるべき合理的理由は乏しいのではないか。しか

も船主責任制限法三条一項二号「その他の権利」を民法七〇九条の「権利」と同列に解釈することは、それぞれの法律の背後にある政策を無視した形式的解釈といふべきである。なぜなら、民法七〇九条の「権利」要件の拡張解釈は、被害者保護の政策の産物であるのに対し、船主責任制限法三条一項二号「その他の権利」の拡張解釈は、民法七〇九条の政策に相反する加害者たる船主保護の政策に支えられているからである。

このような問題が生じるのも、その一つには、難破物除去責任を規定する港則法二六条または海上交通安全法三三条一項などの法律と船主責任制限法との関係が立法上配慮されていないことによる。⁽³²⁾ 港則法二六条および海上交通安全法三三条一項は、難破物を創造するにいたった原因を問題にすることなく、難破物の所有者に画一的に責任を課している。これは、難破物を創造した原因を問題にすると、難破物責任を負うべき者を容易に確定できず、ひいては難破物の速やかな除去および海上交通安全の安全・円滑化を阻害するおそれがあるためと思われる。このような理由は同時に、難破物除去責任を船主の責任制限の対象外とする政策的理由に結びついている。

しかし、このような行政上の配慮に裏打ちされた港則法二六条および海上交通安全法三三条一項の政策は、難破物の速やかな除去をもってその目的を達成し、難破物除去責任を負担した船主と難破物の創造に原因を与えた船主との私的利益の調整は、その政策目的にとって関知するところではない。ここにおいてにわかに船主責任制限法の政策を貫くことは、既に指摘したように、被害者の犠牲において加害者を不当に保護する点で妥当性に欠けるといふべきである。この問題は、いわば船主責任制限法の政策と港則法・海上交通安全法の政策とのせめぎ合いにおけるひずみのようなものである。いずれかの相反する政策の優位を認める以上は、それを徹底しなければ不当に不利益を強いられる者が出現する可能性を否定できない。その意味において、被害者たる船主の相手船主に対する請求を「難破物除去

に関する債権」と構成し、相手船主の責任制限を否定した旭川地裁は、正鵠を射ていたといえよう。

ところで、札幌高裁の事案では、難破物除去費用の相手船主に対する請求は、民法七〇九条による損害賠償債権として構成されたように、船舶衝突による不法行為上の二次損害という側面も否定できない。この点を強調すれば、札幌高裁のような解決も必ずしも不当とはいえないわけではない。むしろ、札幌高裁の判決は、難破物除去責任を船主の責任制限の対象外と解することで通説が一致している以上、船主責任制限法の政策がその限りで限界があるところ、いささかでも船主有利にその政策の射程距離を拡張したとも評価できるかもしれない。

しかしこの問題の根本的な解決は、難破物除去責任において交錯する港則法・海上交通安全法と船主責任制限法との政策をどのように決着をつけるかにある。制限債権というフィルターを介して難破物除去責任に船主責任制限法の政策が及ばないというのであれば、難破物除去責任に付随する問題についても同様に考えるべきである。逆に、一定の解釈操作により、難破物除去責任に基づく債権を制限債権の中にとりこむなどして船主の責任制限を肯定できるのであれば、そのときはじめて札幌高裁の解決も是認できるであろう。

結局、この問題は、難破物除去責任が船主責任制限法の体系において占める地位を前提にしているといえる。

(24) 小町谷・前注(11)五一八頁

(25) 前注(7)。事案は、概略次のとおり。すなわち稚内港沖の檢疫錨地に錨泊中であつたX所有の漁船が、船長Y₁に操船され、たY₂会社所有の漁船の過失による衝突の結果、沈没した。Xは、港長より沈没船の撤去命令を受け、そのために三九〇〇万円をかけたサルベージ会社に撤去させた。そこでXから民法七〇九条によりY₁に、商法六九〇条によりY₂に、この除去費用と弁護士費用とを合算した四三〇〇〇万円の支払請求をした。

(26) 旭川地裁の判決については、齊藤和夫・海運六三八号八六頁以下に評釈がある。

(27) 加藤・前注(20)五〇頁、稲葉・前注(7)三三頁、時岡泰・谷川久・相良朋紀・逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法四四頁。

(28) 幾代通・不法行為六一二頁、前田達明・民法VI₂(不法行為法)七一頁。

(29) 能勢・前注(16)二三八頁。

(30) 山田・前注(8)九二頁。

(31) 山田・前注(8)九四頁。

(32) 山田・前注(8)九四頁。

III フランスにおける難破物除去責任と船主の責任制限

一 船主責任制限法理の生成と展開

(1) 船主責任制限法理の生成 船主責任制限法理の起源は、必ずしも明確でないがローマ法にまでは遡のぼらず、中世ヨーロッパの海事慣習、とくに地中海においておこなわれたコメンダ契約 (le contrat de commande) といわれている⁽³³⁾。当時、船主、船長そして荷主は、コメンダ契約によって互に結びつきそれぞれ船舶、労力、商品を出資して海上企業活動を遂行した⁽³⁴⁾。しかし彼らは、航海に伴う危険を分散し破滅を回避するため、自己の出資分以上には危険を負担しなかったのである。たとえば船主は、コメンダ契約の業務執行者 (gérant de la commande)⁽³⁵⁾ が第三者と締結した債務またはその不法行為について責任を負担しても、それら債務または不法行為が業務執行者の活動に由来することを理由にして、陸産 (la fortune de terre) については責任を免がれた⁽³⁶⁾。

地中海の海事慣習として有名なコンソラート・デル・マール⁽³⁷⁾は、その一四一章および一八二章においておよそ次の

難破物除去責任と船主の責任制限^(一) (山田)

ように定めていた。すなわち、「船舶の所有者は、船舶を指揮し自から航海に従事することを要しない。船舶の所有者が在船することなくかつ過失なくして船舶が沈没または難破したときは、船舶の所有者は、船舶の沈没または難破の知らせをうけたときから三日以内に、その旨を宣告して難破船を商人に放棄または遺棄することができる⁽³⁸⁾」。コメンド契約にその始源的形態をもち、コンソラート・デル・マールが認めた船主の責任制限は、その後、大西洋沿岸の各港の海事慣習にも伝播し撰取されていった⁽³⁹⁾。そして、各地の海事慣習を集大成し、これを法典に統合したのが一六八一年のルイの海事勅令であり、⁽⁴⁰⁾その第二編第八章第二条に船主の責任制限が具体化したのである。第二条は、

《Les propriétaires de navires seront responsables des faits du maître; mais ils en demeurent déchargés en abandonnant leur bastiment et le fret》(船主は、船長の行為につき責任を負う。ただし、その船舶および運送貨を委付してその責を免れる)と定めていた。海事勅令第二編第八章第二条は、第一に船主が船長の行為「faits du maître」について責任を有すること——すなわち船主の責任原因を定め、第二に船主にかかる責任につき免責委付を認めるという二段の構造から成っていた。そこで船主の免責委付の対象たる船長の行為が解釈上、問題になった。解釈は、周知のように二派に分かれたのである。⁽⁴¹⁾

(2) 委付免責の範囲 (faits du maître の解釈) 海事勅令の注釈者として著名な Valin は、船長の行為とは不法行為または準不法行為 (delits ou quasi-delits) であるとして、「しかし、船舶および運送貨を委付することで、船主が責任を免れない場合がある。まず第一に 実際に船舶のためになされた船長による契約上の債務がこれである。船舶が船主の港に戻ってくると否とを問わず、船主はその債務の支払を免れることができな⁽⁴²⁾い」と主張した。これに對立したのが Emerigon である。Emerigon は、ローマ法上「行為」というときそれが全ての行為「tous faits」を意味

したことを前提にし、⁽⁴³⁾「船主は、船舶および運送賃を委任することで、船長が契約した船主の責任を免れる。なんと
なれば、船長の職務 (son mandat) は、航海活動に限定されており、それ以上のものではないからである」と解釈した。⁽⁴⁴⁾

このようにして、Valin は免責委任の範囲を船長の不法行為および準不法行為に限定し、船長の契約行為について
船主の無限責任を主張したのに対し、Emerigon は、かかる限定を認めず契約行為にまで船主の免責委任の範囲を拡
張して解釈したのである。この対立は、ルイの海事勅令が各地の海事慣習、とりわけ大西洋側と地中海側のそれぞれ
の海事慣習を集大成したことに起因する。海事勅令が各地の海事慣習の集大成であることから、これを注釈する者は
その注釈者の依拠した海事慣習に解釈の基礎を求めたのである。Valin は大西洋側の海事慣習に依拠し、⁽⁴⁵⁾ Emerigon
は地中海側のそれに依拠していたといえる。すなわち、コンソラート・デル・マールに代表される地中海側の海事慣
習は、船長の一切の行為についての船主の免責委任を認めていたのに対し、大西洋側の海事慣習 (ハンザ海法、オレロ
ン海法等) は、当初は船主の責任制限制度をもたず、その後、船長の違法な行為についてのみ地中海側のこの制度を
撰取したにすぎない。⁽⁴⁶⁾ Valin と Emerigon とを代表とする解釈上の対立は、この大西洋側の海事慣習と地中海側の
海事慣習との相違を反映したものであったのである。

ルイの海事勅令第二編第八章第二条は、一八〇七年のナポレオン商法典旧第二二六条に踏襲された。この旧二二六
条は、*« Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif
au navire et a l'expédition; Sa responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret »* (すべし船主は、船舶
および航海に関してなされた船長の行為につき民事上責任を負う。その責任は、船舶および運送賃を委任して免れることができる)
と定めた。この旧二二六条と海事勅令第二編第八章第二条との類似性は明白である。⁽⁴⁷⁾ しかし、解釈上の対立が鋭かつ

た「船長の行為」については何ら立法上の解決がなされなかったため、問題の解決は、一八四一年六月一四日の法律による旧二一六条の改正まで存続した。一八四一年の法律は、Emerigon の説を採用して、商法典旧二一六条に「*tenu engagements contractés par ce dernier*」(船長が契約した債務についても責任を負担する)という文言を付加し、これについても船主の免責委付を認めたのである。⁽⁴⁸⁾

(3) 船主責任制限法理の根拠 中世ヨーロッパの海事慣習によって歴史的に形成された船主の責任制限は、後年、株式会社の起源にもみなされたように、⁽⁴⁹⁾ 投資に伴う企業リスクを有効に分散する法的制度が皆無に等しかった時代の産物であったといえる。このような責任制限はしたがって、きわめて実際的なものではあったが、それではどのような根拠によって正当化されたのであろうか。

たとえば Valin は次のようにいった。すなわち、「船主が船舶および運送賃を限度としてのみ船長の行為に責任を負うのは、正当である。さもなければ船主は、船長の不実 (*mauvaise foi*) や軽卒な行為により破産するにいたる危険に直面するであろうし、このような恐れは、航海が終了するまで絶えないであろう」。⁽⁵⁰⁾ Valin は、船主責任制限法理の根拠を、船長の不実または軽卒な行為によって惹起される船主の破産可能性に求めたといえる。船長の不実または軽卒な行為は、船主が船長を監督できないだけに船主の予測を超えているうえ、それがもたらす危険は船主にとり往々にして致命的であったと思われる。船主の免責委付は、こうした海上企業活動すなわち船長の不法行為に内在する危険を船舶および運送賃に封じ込める手段であったといえる。⁽⁵¹⁾

この点、Emerigon も基本的には同様であったが、しかし船主の責任自体が本来その出資分に限定して成立しうるものであったと Emerigon はいう。すなわち、船長の契約行為についてはあるが Emerigon は次のようにいっ

た。「船主が船長の行為を担保するという責任 (obligation) は、人的である以上に物的 (reelle) である。航海中、船長は、船舶の必要のため船舶を引当てに借入をしたり、属具を質に入れ、船積みされた積荷を売却できるが、かかる法定の権限は、船長が支配している船舶を限度としてのものであって、かつこの船舶を超えて権限を有していないのである⁽⁵²⁾」。この考えは、船長の行為によってなぜ船主が責任を負担するのかについて、示唆的である。Emerigon によれば、船長の行為が船主の責任原因となりうる理由は、まさに船舶を限度にして船主から与えられた船長の権限に由来することになるからである。この考えは、後年、船長の契約行為について船主が商法典旧二一六条により免責委付できる根拠について、伝統的学説に示唆を提供したといえるであろう。

Valin が示唆したように、船主の責任制限とは海上企業活動に伴う船主の破産の危険性を船舶および運送貨に封じ込めるものであった。このような考えは、ナポレオンによる法典整備の後においても、船主の責任制限を基礎づける実際の理由として主張された。たとえば Lyon-Caen et Renault は、船主の企業精神 (l'esprit d'entreprise) がフランスにおいてはことのほか慎重 (très timide) なため、彼らに恩恵と保護を与えることが必要であると説いている⁽⁵³⁾。

ところで、Lyon-Caen et Renault の時代には、海上企業活動はかつての中世における冒険企業の色を失い、そのとりまく状況はかつての時代のそれとは変質をきたしていた⁽⁵⁴⁾。しかも、海事勅令時代とは異なり、法の世界においても法典整備は完成したものになっていた。そこで、Lyon-Caen et Renault に代表される当時の学者は、船主の責任根拠を一般原則すなわち民法典に求めることから論をはじめ、それを前提に船主責任制限の法的根拠に及ぶのが一般的になった。すなわち、Lyon-Caen et Renault によれば、船主の免責委付の対象となる船主の責任は、不法行為責任が民法典一三八四条五項の使用責任法理により、契約責任が民法典一九九八条の委任法理によりそれぞれ根拠

づけられた。⁽⁵⁵⁾ これらの責任が民法典二〇九二条による無限責任を原則とするのに対し、なぜ船主の責任はかかる原則の例外たりうるのか。Lyon-Caen et Renaultによれば、その理由は船主責任の特殊性に求められた。すなわち、船主は、船舶が出港するとその地理的な隔たりのため、船長が船主の受任者であっても船長を指揮・監督することができなくなる。しかも船主は、船長の資格が法律によって定められていることから、船長を自由に選ぶことができない。⁽⁵⁶⁾

後年、Reuterは、商法典旧二一六条が一九五七年条約の批准に伴う一九六七年一月三日の新船主責任制限法によって廃止されたとき、Lyon-Caen et Renaultに代表される考え方を伝統的学説 (la doctrine classique) と指称して、その矛盾を次のように総括してみせた。すなわち、伝統的学説は、使用者責任が被用者の選任・監督上の過失推定に基礎を置いていると理解し、船主の使用責任が船長の地位の特殊性によりかかる選任・監督上の過失がないにもかかわらず認められている点において、船主の責任過重の代償として船主の責任制限が付与されたという。⁽⁵⁷⁾ しかし、これは誤った理解であって、民法典一三八四条五項の使用責任は被用者の選任・監督上の過失の有無を問わず認められるのだから、伝統的学説では船主の責任制限の法的根拠を説明できないというべきである。⁽⁵⁸⁾ 他方、伝統的学説は、船長の契約行為についての船主の責任を委任法理によって根拠づけ、かかる委任者としての責任がなぜ制限できるかについて次のようにいう。すなわち、船長の地位の特殊性によりこれが単純な委任でないこと、受任者の行為により責任を負う者は、事前に受任者に交付する財産がいかなるものであるかを特定できるが、船主はこれを船舶および運送賃に限定したこと、したがって船主の責任制限は認められるべきである。⁽⁵⁹⁾ しかし、船主の契約上の責任は、船舶賃貸借により船主の関知しないところで船長が選任された場合にも認められるが、これはもはや委任法理によって説明できないものである。⁽⁶⁰⁾

かくして、船主の責任制限を根拠づける伝統的学説の矛盾は明白になった。その矛盾の根本的な原因は、船主責任の法的根拠を説明するときは船長が船主に従属していることを前提にし、他方船主の責任制限を根拠づけるときには船長の地位の独立性を援用したことにある。⁽⁶¹⁾⁽⁶²⁾ 伝統的学説は、船主責任の根拠を既に整備されていた民法典に求めたが、船主責任およびその責任制限を規定したルイの海事勅令の時代には、民法典は存在していなかったのである。船主責任およびこれを前提にした責任制限は、もともとルイの海事勅令第二編第八章第二条によって独自に存在したのであり、はるか後年に編纂された民法典によって船主の責任を根拠づけることから船主の責任制限法理を説明したと自体に無理があった。⁽⁶³⁾

そこで、伝統的学説を克服するその後の学説の展開がみられるわけであるが、この点については難破物除去責任が船主の責任制限の範囲にとりこまれていった過程にからめて明らかになるであろう。

- (33) Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit Commercial*, 3^e ed., t. 5, 1901, n°198; Danjon, *Traité de Droit Maritime*, t. II, 1912, n°565; Garron, *La Responsabilité Personnelle du Capitaine du Navire*, 1966, n°78; Ruter, *Responsabilité de Propriétaire et de l'armateur*, *Juris-Classeur Commercial*, art. 216, n°4.
- (34) Lyon-Caen et Renault, *ibid*; Ripert, *Droit Maritime*, t. II, 1952, n°1234
- (35) この業務執行者は、商人であって、後年いとうころの航海技術者の長たる船長ではない。
- (36) Lyon-Caen et Renault, *supra* note (33), n°198
- (37) コンソラート・デル・マールについて寺田四郎「コンソラート・デル・マールについて」法学協会雑誌三八巻八号、九号、同「コンソラート・デル・マールに於ける海上運送契約」法学協会雑誌四八巻九号一頁、十号一五六頁、十一号一二五頁。
- (38) Lyon-Caen et Renault, *supra* note (33), p. 132; Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*, t. 2, pp. 132 et 152.

- (39) Danjon, *supra* note (33), n° 565; Ruter, *supra* note (33), n° 4
- (40) 海軍勅令は五編一二章一二二条からなる公法および私法の混然一体をなした法典であった。Lureau, *Fondement et évolution historique de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, L'opposition de l'administration, Droit Maritime Française*, 312, p. 704.
- (41) Alauzet, *Commentaire du Code de Commerce*, 3^e ed., 1879, n° 1710; Lyon-Caen et Renault, *supra* note (33), n° 202; Danjon, *supra* note (33), n° 566; 上の紹介は、加藤正治「公国船舶所有者責任制度」*海法研究*第十二卷三三頁以下を参照せよ。
- (42) Santourche-Laporte, *Le Nouveau Valin ou Code Commercial Maritime*, 1809, p. 60.
- (43) Emerigon, *Traité des Assurance et des Contrats à la Grosse*, t. II, ch. IV, sec. II, p. 449 et sec. XI, p. 490.
- (44) Emerigon, *supra* note (43), ch. IV, sec. XI, p. 483.
- (45) Valin *de l'usage de la mer* 通称「*ルレウ*」Lureau, *supra* note (40), p. 704.
- (46) Danjon, *supra* note (33), n° 565 et 565 bis; Garron, *supra* note (33), n° 83
- (47) Rodière, *La Limitation de responsabilité du propriétaire de navire, Passé, présent et avenir, Droit Maritime Française*, 293, p. 261.
- (48) 一八四二年六月一四日の法律により、商法典旧二二六条は「Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition」を改正された。
- (49) 株式会社の発生を歴史的にあとづける場合に、その起源がとりわけ問題となった。この点については、諸説が対立しているがコメント契約は早くからその有力な一つとして挙げられていた。さらには、船舶共有組合に株式会社の起源を求める説さえあった。いずれにせよ、その有限責任が注目されたからであろう。この点については、大塚久雄・株式会社発生史論四七―七〇頁に紹介と緻密な分析がなされている。
- (50) Santourche-Laporte, Valin, *supra* note (42), pp. 61-62.

- (15) Lureau, *supra* note (40), p. 705.
- (16) Emerigon, *supra* note (43), ch. IV, sec. XI, p. 482.
- (17) Lyon-Caen et Renault, *supra* note (33), n° 199
- (18) Rodière, *Précis droit maritime*, 9^e ed., n° 140
- (19) Lyon-Caen et Renault, *supra* note (33), n° 178
- (20) Lyon-Caen et Renault, *supra* note (33), n° 199
- (21) Reuter, *supra* note (33), n° 10.
- (22) Reuter, *supra* note (33), n° 11.
- (23) Reuter, *supra* note (33), n° 10; このような考え方は、船長の契約行為について船主の責任制限を認めた Emerigon に
すびに示唆されている。*supra* note (52)
- (24) Reuter, *supra* note (33), n° 11; この伝統的学説の紹介と批判は、中村眞澄「フランス新船主責任制限法」海上物品運送
人責任論一八一—二頁に簡潔にして明快に論述されている。
- (25) Reuter, *supra* note (33), n° 11; 船長が海商法上、船主との関係でどのように位置づけられてきたかを歴史的に検証する
ことは、船主責任制限法理の生成と展開を理解するためにも重要な意義をもっている。しかも、船長の地位を歴史的に検討する
ことにより、現在の船長に関する海商法上の法的規制の欠陥が明確に跡づけられると同時に、海上企業活動の人的組織の責任に
ついても重要な示唆を与えてくれるであろう。いずれにせよ、フランスにおける伝統的学説が船長の地位について陥った自己
撞着は、中世ヨーロッパにみられた船長の歴史的な像と、その後の海運をとりまく急速な状況の変化との不適応に由来してお
り、これは、立法上もそして学説上も未だに完全には克服しきっていないと思われる。以上の点については、別稿で若干の研究
をしておいた。能勢泰彦「船長の民事責任——フランスにおける船長の不法行為責任を中心として——」早大法研論集二四号二
三二頁以下。

(62) コメンダ契約において、船舶に乗りこみ現実に航海事業の遂行にあたったのは業務執行者であったが、船長の地位は、業務
執行者の掌中に統合されていた権限の中で、航海の技術的指揮にかかわるものを受け継いだのではないかと思われる。そうとは

断定できないにしても、ルイの海事勅令が法典になる時代においては、船長は、船主または荷主と対等かあるいはそれ以上の共同出資者たる地位にあったことは、後世の研究者が指摘するところである。フランス商法典にみられた船長の船員雇入権(旧二二三条)、積荷処分権(旧二三四条)などは、かつての共同出資者たる地位に由来していたことを示唆するのではないか。

いずれにせよ、船長が右にみたようなものであったとすると、船舶を中心に展開される海上企業活動の最大かつ積極的な主体は、船長であり、船主は、船長の背後に退ぞいていたといつてよい。それゆえ Emerigon によれば、船長は、第三者に対し契約上また不法行為上(海員の不法行為も含む)無限に責任を負ったのである。したがって船主は、本来、法的にも自己の行為でない船長の行為について責任を負うべき根拠がなかったのであり、それにもかかわらず責任を負担したのは、海事慣習による法創造の結果であったと思われる。委任制度は、かくして創造された船主責任の代償として、その責任の範囲を出資に限定したにすぎない。

しかし、海上企業活動も、経済と技術の発達により、専門分化するにつれ、船長はかつての地位から、船主に従属する地位へと転化した。このことは、既にして、Lyon-Caen et Renault が「現代の」船長が代理店・通信技術などの発達により、かつての独立性・絶対性が低下したことを指摘していることから明らかである。

そこで、以上の仮説を前提にすれば、船主の責任制限制度の歴史的な意義は次のように総括できるであろう。すなわち、海上企業活動の背後にいたがゆえに責任制限の利益に与かっていた船主は、過渡的時代を経て、近代国家が法典を整備していく過程において、船長に代わり海上企業主体として海上企業活動の前面に登場してきたにもかかわらず、その責任の面においてはかつての時代の地位にとどまっていたのである、と。そこで船主責任制限制度は、新たな根拠を必要としたといえるであろう。

(33) Reuter, *supra* note (33), n° 11; Rodière, *supra* note (47), p. 261.

(未完)