

難破物除去責任と船主の責任制限(二)

——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

二 難破物除去責任に関する債権

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（以上・論集二八号）

二 商法典第二一六条における難破物除去責任

1 難破物除去責任をめぐる問題の生成と展開

（商法典第二一六条の改正前）

(1) 難破物除去責任をめぐる問題の生成

(2) 難破物除去責任の法的根拠

(3) 難破物除去責任をめぐる問題の展開

2 一八八五年の法律による商法典第二一六条の改正

(1) 一八八五年の法律による商法典第二一六条

第四項の追加

商法典第二一六条第四項の適用範囲

(2) 小括

（以上本号）

3 一九六一年の海上難破物に関する命令

三 一九六七年法における難破物除去責任

四 一九八四年法における船主の責任制限の改正

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

二 商法典第二一六条における難破物除去責任

1 難破物除去責任をめぐる問題の生成と展開（商法典第二一六条の改正前）

(1) 難破物除去責任をめぐる問題の生成　海上企業活動は、一九世紀を閲すると、革命的ともいべき変化を見るにいたった。それを可能にしたのが、海事技術の飛躍的な発達である。たとえば、一九世紀の初頭に出現した蒸気船は、一八四〇年以降、軍事船のみならず商船にも採用され、大航海に就航をみるとようになった。また、一八一〇年代に初めて建造された鉄船は、一八六〇年代には、軍事船および商船がほぼ同時にこれを広く利用するにいたり、さらには一八八〇年代の鋼鉄の価格低落によって鋼鉄船の建造が一般化⁽⁵⁹⁾した。こうした海事技術の発達と普及とは、必然的に船舶の巨大化を招来し⁽⁶⁰⁾、海上事故による損害の巨額化として顕現する。ルイの海事勅令の時代において、海法上、必ずしも大きな問題とはされなかつた船舶衝突が、一九世紀ともなるとルイの時代とは比肩できないくらいに悲劇的かつ複雑な問題となつたのは、このことを示唆している。しかも、こうした海上事故は、かつて港の入口において発生をみたものが、海上航路においてもみられるようになつたのである⁽⁶¹⁾。

他面、海事技術の飛躍は、港湾管理にも大きな影響を与えるにはおかなかつた。本来、フランスにおける海港制度は、アンシャン・レジーム期において、中央権力による一定の関与はあるものの、海港の自治 (*l'autonomie*) をその基礎とし、かかる自治は、コミュニケーションによる国王権力からの奪取として一八世紀においてはさらに定着した⁽⁶²⁾。しかしながら、一九世紀の海事技術による船舶の巨大化等は、多くの港を、かかる船舶を受け入れるためにはその深度においても規模においても耐えられぬものとさせたのである⁽⁶³⁾。そこで、フランス全土において、目ざましく精力的な公共事業活動が展開するにいたり、これといわば平仄を合わせるようにして、小さな漁港のような僅少の例外を除

く海港の国家による支配が確立したのである。⁽⁶⁵⁾ かくて、海港の管理および維持は、国の行政に服することとなり、港の出入口またはその水路において海難または衝突により難破物となつた船舶の除去および港の構築物に加えられた損傷の修理は、行政にとって看過しえない問題となつた。そこで公土木局 (Ponts et chausses) は、航行の障害となるている難破物たる船舶の所有者に対し、そのすみやかな除去を命じ、これが履行されないとときは所有者に代つて除去し、その費用の償還を求めることでこの問題に対処しようとした。しかし難破物の所有者たる船主は、商法典第111六条による免責委付をもつてこれに対抗しようとしたのである。

コンセイユ・デタは、⁽⁶⁶⁾ 一八六三年および一八六四年の一連の判決において、公土木局が難破物たる船舶の除去に要した費用の全額と公土木局の除去命令に従わずに難破物を放置したことによる公道違反罪 (*contravention de grande voirie*) の罰金との支払いを船主に認めた県参事会 (*conseils de profecteur*) の判決を支持し、この問題に関する行政裁判所の見解を確立した。しかしながら、コンセイユ・デタの判決は、船主および海法学者の強い反発と批判を引き起こしたため、難破物除去責任と船主の責任制限をめぐる問題は、商法典第111六条の適用範囲についての新たな重大な争点となるにいたつた。

(2) 難破物除去責任の法的根拠 そもそも公土木局は、いかなる法的根拠によつて難破物となつた船舶の所有者にその除去を命じ、またかかる命令が履行されぬときに代つてその除去を行ない、これに要した費用の償還ができるのであらうか。

一八六三年および一八六四年のコンセイユ・デタは、その判決中において、右の問題につき根拠となるべき法令を掲示している。

めややの法典上の根拠は、一六八一年のルイの海事勅令に求められた。ルイの海事勅令第四編「海港、海岸、錨地および海辺に關する警察」(De la Police des Ports, Côtes, Rades et Rivages de la Mer) は、10ヶ条から構成されていて、その第一条は次のよう規定した。すなわち、『港におけるものは、水の深度と清澄とを保持しなければならぬ。いかなる汚物も投棄されねば、罰金三十フランを科す』(Es ports et havres feront entretenus dans leur profondeur et nettetés faisons défenses d'y Jetter aucunes immodices, à peine de dix livres d'amende) めた。第一編第一条规定は、『老朽化した船舶の所有者は、それが航海に堪えない場合は、解体しその残骸をだらけに撤去しなければならぬ。これを違反した場合には、押収および五十ルーブルの罰金を科す。本条は、埠頭、機櫓、堤防の修理による適用である』(les propriétaires des vieux bâtiments, hors d'état de naviguer, seront tenus de les rompre et d'en enlever incessamment les débris, à peine de confiscation et de cinquante livres d'amende, applicables à la réparation des quais, digues et jetées) と規定した。Valin は、前者より、本條が港の維持およびの1課とし、この港湾に投棄された汚物をその投棄者に除去せしむる港湾警察 (la Police des ports et havres) と認めたのであると解釈した。⁽⁸⁾ そしてこの規定は、後述するように、難破物となつた船舶の所有者に商法典第1116条の適用を否定するため、ロイヤル・ナタが依拠した公道違反罪を補充して次のよう規定した。すなわち、『公道に關する規則の実施または公道において破壊せられた建造物の修繕もしくは解体に關する命令の遵守」として、これを拒絶したならば、解説した場合に、難破物の解体または修繕に要する費用の他に、交通税の半額の額の罰金を科す。ただし、六ヨーブルを超えない場合の处罚』(Le refus ou la négligence d'exécuter les règlements de voire, ou d'obéir à la sommation de réparer ou dem

oir les édifices menaçant ruine sur la voie publique, seront outre le frais de la démolition ou de la réparation de ces édifices, punis d'une amende de la moitié de la contribution mobilière, laquelle amende ne pourra être au-dessous de 6 livres) 公道違反罪に關するルイの海事勅令は、其の後、共和暦10年花月11九日(の法律、一八一一年一一月一六日(の命令、一八一一年四月一〇日(の命令により補充され、これと一八五四年七月一五日(の命令が公道違反罪との關係において難破物除去に関する明確な規定を追加されたのである。

果といふべきの県参事会等の執行力に關するものであり、その主たる適用対象は、陸上の公道に関するものであつて、しかるに一七八五年四月一〇日の中令は、その第一条规定によつて、『前記命令の第九章は、運河、航行可能な河、海港および海事土木に適用する』(Le titre IX de notre décret précité est applicable aux canaux, rivières navigables, ports maritimes et travaux à la mer……)と規定して、一七八一年の命令第九章「公道違反罪の防止」(Répression des delits de grande voires)、アルニヤの章中、公道違反罪の内容および効果に関する前述の第一二三條の適用範囲を海事に拡張したのである。

一八五四年七月一五日の中令第一四条は、難破物となつた船舶について行政がいかに対応すべきかを直截に規定する所である。すなはち、『①港内または港口において海難が発生したるときは、港務官は、緊急命令を出し、たゞくは管海監督に警戒をおこし、これと常に共同して、救助の指揮を委ねるかのほか、②前項の定めにかかるが、港務官は、座礁した船舶が港内または港口において危険物または障害物となりたるときは書面をもつて宣告したるときは、港務官が由から危険物または障害物を消失せしむるに必要な措置をとらねばならぬ。この場合、かかる宣告の写しを管海監督に送付しなければならない』(Quand un naufrage a lieu dans un port ou à l'entrée d'un port, ils (les officiers du port) donnent les premiers ordres, mais ils font avertir sans retard l'autorité maritime et lui remettent, tout en continuant à la seconder, la direction du sauvetage.

ependent, s'ils déclarent par écrit que le navire échoué forme écueil ou obstacle dans le port ou à l'entrée du port, ils peuvent prendre eux-mêmes les mesures nécessaires pour faire disparaître l'écueil ou l'obstacle. Dans ce cas une expédition de cette déclaration doit être remise à l'autorité maritime)

かくて、海事技術の向上に伴い商法典第一一六条の適用範囲について重大な争点となつた難破物除去責任の法令上の根拠を概観した。しかしながら、ルイの海事勅令にその淵源を有する法令上の根拠は、果して公土木局の難破物除去費用について商法典第一一六条の適用を否定するような法令上の根拠たりえたのであらうか。難破物除去責任が一九世紀中葉の新しい問題であつたことを考へるならば、そもそもルイの海事勅令に由來する一連の諸規定は、この問題に対しても射程距離を有していたのか疑わしい。たしかに、そもそもルイの海事勅令第四編第一条にいう“汚物”(immodices)に航行能力を失い他船の航行上障害となつた難破物(epave)が含まれると解釈しらる余地も考えられる。同様に、その第一編第一一条に規定する“航海に堪えない残骸”の撤去には難破物も含まれるとも解釈できないわけではない。しかし、一八八五年に商法典第一一六条を改正し、船主に國に対する難破物除去責任の免責委付を認めた際に、元老院における法律案の報告者が、次のように述べたのが正当であるといふべきである。「(ルイの海事勅令第四編第一条について)……しかし我々は、その所有者が遺棄した難破物を投棄された汚物と同視しらると理解するのは困難である。……(ルイの海事勅令第一一編第一条について)しかし、我々は、この規定が航海途上において破壊された船舶の残骸にも適用があると認めるのは困難である。」また、輕罪裁判所(tribunaux correctionnel)に帰属していた権限の一部を県参事会に移した共和暦一〇年花月一九日の法律は、その立法理由として、公道管理をめぐる輕罪の抑止にあつたのであり、この場合の輕罪とは、強欲(*la cupidité*)、害意(*malveillance*)、無能(*le désœuvrement*)による有責な行為(*actes coupables*)を前提としていた旨、指摘されてゐる。⁽⁷⁾しかし、難破物除去責任を船主に負担せざるにいたつた海難は、この点にも相当しない」と明らかである。

したがつて、難破物の除去に関する法的根拠についての結論は、以下のようになる。すなわち、公土木局が海難等

により難破物となつた船舶の除去をその所有者に命令する法的根拠は、すくなくとも公道違反罪に関する一連の規定が一八一二年の命令により海事にも拡張され、かつ一八五四年の命令によつて法文上の「一応の根拠となる」とは肯定できても、しかし、公土木局が難破物の除去に要した費用をその所有者に請求するについて、商法典第二一一六条が適用されないと明確な法文上の根拠は、不明である。一八六三年一月八日のコンセイユ・デタ判決において、院長(ministre)は、「……商法典一一六条の文言によれば、船主は、船長のなした契約による債務については船舶および運送貨を委付して、第三者に対しその責任を免がれる。しかし、この規定は、船主にとってまさに人的(personnellement)なものとなつた違反(筆注・公道違反罪のこと)⁽⁷²⁾にして、しかも公益のため行政裁判所が抑止すべき違反が問題となるときについても適用があるか否か明らかでない」と述べているが、このことは、公土木局が難破物の除去に要した費用を請求する際に、商法典第二一一六条が適用されないと解釈する法文上の根拠についてもまたあてはまるものであつた。

(3) 難破物除去責任をめぐる問題の展開 すでにみたように、公土木局は、ルイの海事勅令を源泉とする一連の法令に依拠して、港または可航水路において難破した船舶の所有者に対し、その難破物が航行上の障害となりたときは、その除去を命令し、これが入れられないときは代つて除去し、これに要した費用の償還を求めた。しかし、こうした公土木局の措置を根拠づけた一連の法令は、商法典第二一一六条の免責委付との関係が一切つまびらかにされていなかつたのである。当然のことながら、巨額にのぼる除去費用の償還を請求された船主は、商法典第二一一六条にしたがい船舶および運送貨を国に委付することでその責任を免れようとする。それでは、船主は商法典第二一一六条の恩恵を享受できたのであらうか。

一八六三年一月八日および一八六四年四月八日の判決において、コンセイユ・デタが難破物となつた船舶の所有者に除去費用の全額支払いを認めたことから、この問題は、公権的な解釈が確立するとともに、商法典第二一六条の解釈をめぐる重要な争点として登場するにいたつた。それでは、コンセイユ・デタは、いかなる法的構成から判決を下したのであらうか。

(a) 一八六三年判決⁽⁷³⁾

《事実》

Samson 所有の Dorade 船と Dunkerque 船に入出する運河において、一八六〇年五月五日、不可抗力により沈没した。港長 (capitaine de port) は、沈没した Dorade 船が他船の航行上障害になつたから、同月一一日、その除去を Dorade 船の船長に命じたが、この命令は履行されなかつた。そこで県参事会は、Samson に対し、公道違反罪による五〇フランの罰金と除去費用三五〇フランを支払うよう一八六〇年七月一一日に判決を下した。これに対し Samson は、県参事会は、商法典第二一六条による免責委付の請求にもかかわらずこれを無視して判決した旨、上告。

《判決》

「……県参事会は、Samson が船舶および運送貨を委付して当該船舶の救助 (sauvetage) に要した費用の償還を免れうるか否かについて解決を委ねられて、いかないだい、この問題について決定し得る権限も有しないながら」

コンセイユ・デタは、Samson に難破物の除去義務がある以上、港長の除去命令があるにもかかわらずこれに従わなかつたことから公道違反罪が成立する以上、除去費用が Samson の負担に帰すべきであると等を強調した。しかし、商法典第二一六条による免責委付の可否については、右にみたうと述べたとおり、結論としては商法典第二一六条を結果的に排斥したといえる。したがつて、かかる結論の法的根拠は、明確には程遠い。ただ、コンセイユ・デタ

院長がこの事案について、公道違反罪の成立が船主にとって人的なものとなると述べておるとから⁽⁷⁴⁾、次にみる一八六四年判決と同様の論理がその基礎にあつたと示唆されるがもしそれない。

(b) 一八六四年判決⁽⁷⁵⁾

《事実》

石炭を船積した Guérin 所有の船 *les deux Frères et la Soeur* は、ロワール河の Paimboeuf の锚地において一八六一年四月 111 日、難破し沈没した。同年五月 10 日、公土木局は、当該船が航行上の障害となつたことから、船主 Guérin と荷主の Fessard にその除去を命じたが、両名はこれに従わなかつた。そこで、公土木局が職権をもつてこれを除去した。トロワール県参事会は、八月五日、除去命令に従わなかつた両名に、公道違反罪による罰金一六フランをそれぞれ科し、かつ荷主 Fessard に対しては四九〇フラン、船主 Guérin に対しては三〇一〇フランの除去費用の支払いを認めた。これに対し両名は、商法典第一一六条にしたがつて、保険者の Mayenne 社に船舶と積荷を委付したことを、そのため支払義務を免がれるとして上告。

《判決》

「商法典第一一六条にしたがつて委付する」とを求める Fessard および Guérin と保険会社との間でなされた契約 (convention) は、公益のため法令が彼らに課す人的な義務から彼らを擁護するいかなる効果もない。」

コンセイユ・デタが難破物除去責任について船主の商法典第一一六条による免責委付を否定した論理は、一八六四年判決により次のようなものとして理解することができる。すなわち、難破物たる船舶の船主が公土木局の除去命令に従わないという行為は、公道違反罪に相当する船主自身の行為であつて、商法典第一一六条を適用すべき場合ではない、とする⁽⁷⁶⁾のである。コンセイユ・デタは、公土木局が難破物の除去命令を出すにいたつた原因、すなわち海

難それ自体に関する船主の責任を問題にしたのではなく、公道違反罪を構成する除去命令の不履行の結果としての除去費用に関する船主の責任を問題にしたのである。⁽⁷⁾しかし、船主に難破物除去義務について商法典第二一六条の免責委付が認められるのであれば、かかる義務の不履行が船主自身の行為となることを理由として商法典第二一六条の適用を否定することは、論理的にありえない。この点において、コンセイユ・データの論理は、トートロジーに陥つていたともいえる。⁽⁸⁾

当時、いの問題について最も詳論し、コンセイユ・データを頂点とする行政裁判所の見解を痛烈に批判した De Courcy は、いの問題に対する行政のアプローチを次のように総括している。すなわち、「難破が不可抗力またはいかれか一方の船長の操船上の過失によって生じたとしても、こうしたことは行政当局の関知するところではないのである。……海港の維持を職務とする行政当局は、ただ一つのいとのみを問題にする。すなわち、港の水路を塞ぐ結果、航行の妨害となつている沈没船があるということである。それが誰か、すなわちその船舶の所有者が誰かを探索し、それ以外の者を探索することはない。行政当局は、その所有者に対し、障害物となつている船舶を除去すべき交通上の人的義務 (une obligation personnelle de voirie) がある血を告げる。……障害物の除去は、公益と緊急とを要するので、行政当局は、自から除去すべく義務を果さなかつた者の費用において、職権によりこれを除去する。難破について責任がなくとも、障害物を除去しなかつた」とが犯罪 (delits) とされるのである」⁽⁹⁾そして De Courcy は、難破物をその所有者たる船主が自から除去しないからといへ、かかる行為が犯罪、すくなくとも公道違反罪を構成するという解釈は全くの詭弁であるとする断じた。なぜなら、いにいう犯罪または違反は、刑罰を科すに足る正確さを欠いているからである。⁽⁸⁾

De Courcy は、ダーモンという架空船主の船舶が相手船の一方的過失によって衝突され、入港を試みて港内に沈没したところ設例を提示し、行政当局の措置（そしてこれを支持する行政裁判所の見解）がいかに不合理であるかを力説した。ダーモンは、海運に資本投下するにあたって、海上危険による経済的損失の限度を見極めようとする。そこで注目されたのが商法典第二一六条であった。商法典第二一六条は、その第一項において船長が船舶および航海に関してなした行為および契約について船主の責任を規定し、その第二項において、船主が船舶および運送賃を委付して、あらゆる場合にあっても (*dans tous les cas*) その責任を免がれると規定していた。ダーモンは、商法典第二一六条が海の危険による船主の破産可能性を封じ込めるために、危険にさらされるのが船舶および運送賃（すなわち海産）にとどまるのであって陸産は保護されていると確信する。かくて、ダーモンは、その資力の一部を置いてこれを海運に投じ、船主として海上企業活動に乗り出したのである。しかしそこには、思はぬ陥穽が待ち受けていた。ダーモンは、公土木局による沈没した船舶の除去命令に対し、商法典第二一六条による委付をもってその責任を免がれたと思っていたといふ、それにもかかわらず公道違反罪による罰金と除去費用の償還請求を受けたのである。ダーモンは、二重の打撃を受けたことになる。なぜなら、ダーモンは、自己の船舶を失い、この損失を補填するため相手船主に損害賠償を請求しても海底に沈んでいる船舶を委付されるだけでその多くを期待できないうえに、自己に全く過失のなかつた海難の結果、自船の除去費用の全額を負担しなければならないからである。かくてダーモンは、陸産も失う危険に直面した。⁽⁸¹⁾ De Courcy が提示した設例の架空船主ダーモンとは、フランスの船主の言い換えである。De Courcy は、かかる設例から、公土木局の難破物除去費用請求を商法典第二一六条の適用外に置くことが裏徹しつつあるフランス海運に對して恫喝となつてゐることを強調した。⁽⁸²⁾ また彼は、かかる公土木局の措置およびこれを支持したコンセイユ・デタ

を頂点とする行政裁判所の見解の法的根拠を問題とし、『古い法令の埃々 (la poussière des vieilles législations) の中から探し出してきた時代遅れの条文をもってしては、その根拠たりえないと断じた。⁽⁸³⁾

ところで商法典第一一六条は、一八四一年の改正により、従前から議論のあった船長の契約行為による船主の責任についても免責委付を認めるが否かについて、これを明確に認めるにいたつた。⁽⁴⁸⁾ この改正の結果、商法典第一一六条は、陸産と海産との峻別のうえに、海運に固有の海上危険をはじめとする種々のリスクを海産に封じ込めたものとして考えられる。このように考えるならば、De Courcy の主張は、強い説得力を持ちえたと同時に、船主の強い共感と支持を得たものと思われる。⁽⁸⁵⁾ しかし、公土木局の難破物除去費用についても商法典第一一六条の適用を認めるべきであるとした認められるところ De Courcy の主張は、商法典第一一六条の趣旨および政策論において強い説得力を持つたとしても、既にみたコンセイユ・デタを頂点とする行政裁判所の見解を覆えすに足る法的構成を必ずしも示していないように思われる。なぜなら、コンセイユ・デタは、海難それ自体を問題としたのではなく、その結果船主に課される難破物除去義務を前提として、公土木局の除去命令違反そのものを問題とし、かかる行為が船主自身の行為であることを理由として商法典第一一六条の適用を否定したからである。これに対し De Courcy は、商法典第一一六条第一項が「全ての場合」に船主の免責委付を認めている旨を強調した。⁽⁸⁶⁾ しかし、商法典第一一六条第一項は、その第一項との関係で読まれるべきであり、そうであるなら、第一項は、船主が責任を負うべき船長の行為についての規定であって、難破物除去命令に違反した船主の責任がこの規定中に包含されていると解釈するのは困難である。もう少しむ、商法典第一一六条が海産と陸産との峻別のうえに船主の保護をはかりておるという趣旨を強調するならば、De Courcy のような解釈も全くたゞ否定できないわけではない。公土木局の船主に対する難破物除去費用請求が

商法典第111六条の適用外に置かれていたのがおかしいから、公土木局がヨーロッパセイバ・ドタが根拠とした法令は、この点では何の規定やるといふがなかつた。他面において、商法典第111六条よりの点については、明確ではない。難破物除去責任と船主の責任範囲をめぐる新たな問題は、シナガ港の事件の後に生じたのであり、かくの問題の解決は、新たな立場を必要とするに至つたのである。

- (59) G. Ripert, Droit Maritime, 4^e ed. t.1, n^os 6 et 7
- (60) G. Ripert, supra note (59). n^o 7 によれば、19世紀初頭の船舶が「やね金長六〇一六五メートル、容積トヽ100〇—1500メートルのやせたかだのが、一八七〇年には、最長100メートル、一八九〇年には150メートルの大化」だ。
- (61) Valin, Nouveau Commentaire de l'Ordonnance, liv. III, tit. VII, art. 10
- (62) G. Ripert, supra note (59), t. 3, n^o 2059
- (63) R. Rodiere, Traité Général de Droit Maritime, Introduction-Armement, n^o 235
- (64) G. Ripert, supra note (59) t. 1, n^o 9
- (65) R. Rodiere, supra note (63) n^o 235
- (66) Recueil des arrêts du Conseil d'Etat, 1863, p.15 et S
- (67) Recueil des arrêts du Conseil d'Etat, 1864, p.118 et S.
- (68) Valin, supra note (61) L. IV, tit. 1, art. 1
- (69) A. Caubert, De la contravention de grande voire en matière maritime, D.M. F. 440, p.451
- (70) S. 1885. V. 16. note (3)
- (71) De Courcy, La responsabilité des propriétaires de navires devant la juridiction administrative (article 216 du code de commerce), Questions Droit Maritime t. 2, 1879, p.148

- (72) Recueild es arrêts du Conseil d'Etat, 1863, p. 16, note (2)
- (73) supra note (66)
- (74) supra note (72)
- (75) supra note (67)
- (76) D. Prodromides, De la faculté d'abandon en matière de navires échoués, Etude d'un arrêt du 30 janvier 1924 du Conseil d'Etat, Revue de Droit Maritime Comparé, t. 7, p. 41; Lyon Caen et Renault, Traité de Droit Commercial, t. 5, 3^e ed., 1901, p. 145; D. Danjon, Traité de Droit Maritime, t. 2, 1912 p. 341
- (77) オリジナル、一八六四年判決より引け、やがての商法典第111条の適用を問題とする余地がなかつた。アルベール・ルイ・エドワード・ラムゼーは、この判決は、船主の責任を規定する公事業大臣が主張したのである。事務は、海で生じた事件の原因や生じたからである。これが、この事案が公事業大臣が主張したのである。supra note (67), p. 119, note (1)
- (78) 松波「沈没船へ塗抹と船主へ責任」海法叢書第111号1頁。これが、本質を鏡へいた批判である。
- (79) De Courcy, supra note (71), p. 138
- (80) ibid.
- (81) De Courcy, supra note (71), pp. 128~129, 133
- (82) De Courcy, supra note (71), p. 128
- (83) De Courcy, supra note (71), pp. 136~137
- (84) 「」の論争の概要は、拙稿「難破物除去責任と船主の責任制限」(駒大法学論集第1八号セミナーレポート)
- (85) De Courcy も、一八四一年の改正による商法典第111条の趣旨を理解してゐる。supra note (71) p. 129. たゞ拙稿・前注セミナーセミナー
- De Courcy も、compagnie d'assurances générales の取締役であつて、その著述は、実務経験から出る所であるが、彼がより正義にかなうかの実務の必要性を想定して取扱ふべき解決を提示するものである。かかる彼のいの聖闘士の主張は、船主の考え方を強力に代弁したものであつたのである。Lyon-Caen et Renault, supra note. (76), p. 29 note (1)

(86) De Courcy, supra note (71), pp. 128~129

2 一八八五年法律による商法典第116条の改正

(1) 一八八五年法律による商法典第116条第四項の追加 一八七六年五月十九日、商法典第一編の改正に関する商務大臣案が元老院に提出された。この一八七六年の法律案は、一八七三年七月一八日の法律がフランス船主の重量税を廃止した際、その第二条において、海運の奨励と振興とを最も効果的に促す方策の検討が政府に義務づけられ、かくて一八七三年一〇月十五日の命令により創設された海運委員会による提案を、コンセイユ・デタ総会において審議した後に元老院に提案された法律案と同一のものであった。この法律案は、元老院を通過したにもかかわらず、国民議会の解散により、国民議会の特別委員会の審議を経て、なかなかたため廃案となってしまった。この法律案を踏襲して、船主の免責委付をはじめ、海員および乗組員の雇入契約、冒険貸借、海上保険のそれぞれ一部を改正やねいとを目的とした一八七六年の法律案は、一八八五年七月九日に元老院において、同年八月一日に代議院(Chambre des députés)において採択され、一八八五年八月二一日の法律として公布された⁽⁸⁷⁾。

商法典第116条は、一八八五年八月二一日の法律により、新たな項を追加され、その第四項において次のように規定した。すなわち、《海港または港をしつけられたに出入するための水域内において、船舶が難破または港の構築物に損傷を与えたるときは、船主は、除去または修理の費用および一切の損害賠償について、船舶および積荷の運送貨を委付して国に対し、その責任を免れる」とがである⁽⁸⁸⁾ (En cas de naufrage du navire dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par le navire aux

ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer, même envers l'Etat, de toute dépense d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord) ハの規定により、船主は、国に対する難破物除去責任についての商法典第116条の免責委付をもつて対抗であることが明確に認められたのである。一八七六年五月十九日の元老院における法律案の報告者は、ハの規定の立法理由について一八六三年のロッセイユ・ドタ判決が不可抗力により沈没した船舶の船主に難破物の除去について無限責任を認めたことから、船長が海難に瀕する時に苦惱に陥る血を指摘した。やなわか、船長が全力を挙げて船員および船舶・積荷を救わんがために、知りたる港に入港を試みようとして、その結果として難破するならば船主に障害物となつた船舶の除去について人的・無限の責任を負わせ、ひどく船主を破滅に導くことになるからである。⁽⁸⁾ 報告者のハの提案理由の一斑から、一八八五年法による商法典第116条第四項の立法理由は、海難に遭遇した船舶の船長に船舶および人命の救助を容易にやむないと認められた。

ところが、一八八五年八月一一日の法律に結実した一八七六年五月十九日の元老院提出の商務大臣の法律案は、一八七九年に創設された海運委員会の案をロンセイユ・ドタの公事業部の報告によつて總會 (l'Assemblée général du Conseil d'Etat) によって審議された法律案の文字通りの再生 (reproduction littérale) であった。海運委員会の案がロンセイユ・ドタに付議されたにあたって、報告者は、概略次のよつと述べてゐる。「……ハハド問題とする前提からみて、商法典第116条は、実際、不完全なものである。立法者は、船主自身が締約したハルが生じる債務を除いて、船舶および航海のため船長がなした不法な行為を理由とするのみならず、契約から生じた債務を理由とする船主の責任を船舶および運送貨に制限する」と、航海から生じる一切の義務から船主の船舶および運送貨以外の財産との責任を船舶および運送貨に制限する」と、航海から生じる一切の義務から船主の船舶および運送貨以外の財産との責任を船舶および運送貨に制限する」と、

その人格とを解き放つことを望んだ。船主のために海産を陸産から峻別することが真実というべきであるのは、かかる趣旨においてである。といふに、かくて船主が解放されるべき義務があるとしても、港に座礁した場合において物の除去費用を船主が負担すべきときのような、所有者たる資格のみを理由として船主に課せられる義務は、そうした義務ではないのだろうか。現行の商法典第二一一六条が定める船長の不法な行為および契約行為から生じる債務の他に、船舶の存在それ自体から生じる義務 (une obligation qui résulte de l'existence même du navire) を追加する」とは、「論理的にして正義にかなうのである。⁽⁹¹⁾」

コンセイユ・デタにおける報告者のこの提言は、商法典第二一一六条の論理的帰結のうえに難破物除去責任を委付債務に含めることが示唆されている。まさにこの問題を解決するにあたって商法典第二一一六条を解釈するとき、商法典第二一一六条は不完全であったのであり、明文をもつて難破物除去責任から船主を解放することは、商法典第二一一六条をより完全なものとねらうことになるのである。報告者はさらに、難破物の除去費用が保険者に保険を受けさせるのを期待し難いほど巨額となる可能性を有すること、それゆえ難破物除去費用について商法典第二一一六条の適用を否定する」とが船主を破滅に導く危険性の大なるものであることを指摘すると同時に、他面において、難破物の除去をめぐる事件が僅少である」とから、難破物除去費用についての免責委付を認めて国庫の負担が必ずしも過大となる可能性のないことも指摘して、かかる改正案が正義にかなう所以を明らかにした。⁽⁹²⁾

既に明らかのように、この改正案は元老院を通過したにもかかわらず国民議会の解散により法律として結実しなかつた。しかし、一八八五年の法律がこの改正案の再生である」とみるならば、コンセイユ・デタにおける右にみた報告は、一八八五年の法律の立法理由を考えるためにあたっても注目されるべきであろう。⁽⁹³⁾

いずれにせよ、一八八五年八月一二日の法律による商法典第二二六条第四項の追加により、難破物除去責任と船主の免責委付をめぐる問題は、立法上の結着をみるにいたつた。一八八七年五月二七日のコンセイユ・デタ判決⁽⁹⁴⁾は、一八八五年の法律による商法典第二二六条第四項を引用し、難破物たる船舶の所有者に免責委付を認めるとともに公道違反罪の成立そのものを否定した。かくてコンセイユ・デタを頂点とする行政裁判所のこの問題に対する従前の論理は、根本から封じこめられたのである。

それでは、難破物除去責任と船主の免責委付とをめぐる問題が完全に終息をみたかといえば、決してそうではなかつた。一九一八年二月一五日⁽⁹⁵⁾および一九二四年一月三〇日⁽⁹⁶⁾のコンセイユ・デタ判決が出るにおよんで新たな問題が生じるにいたつたのである。それは、一八八五年の法律が追加した商法典第二二六条第四項それ自体の解釈すなわちその適用範囲をめぐって問題になつた。

(2) 商法典第二二六条第四項の適用範囲　一九一八年二月一五日および一九二四年一月三〇日のコンセイユ・デタ判決は、商法典第二二六条第四項の解釈に厳格な絞りをかけることにより、難破物となつた船舶の所有者に国に対する免責委付を否定して難破物除去費用の全額支払いを命じた。

(a) 一九一八年判決

△事実△

帆船 Bessel号は、ナント港に向け航行中、一九一一年一〇月一八日、Audierne沖で暴風雨に遭遇した。船長は、港に避難を試みたが操船不能となつたため、乗組員の全員を救助船によって退船され、Besselを放棄した。Bessel号は、両日漂流し、潮流に運ばれて Audierne港に漂着し、船尾を防波堤に接触させ、これと平行して岩礁に乗りあげ、運河の縁に座礁した。そのため他船の航

行に一定の障害を生じ、港長 (le maître de port) が、Bessel 1号の船長にその除去を命じた。しかし、船長と船主の代理人とが当該船舶を Audierne 在住の修理業者 (mécanicien) Albaret が売却した旨を告知し、船長よりの問題についての一切の責任を拒否した。それで訴訟は、一月八日、Albaret と対し、難破物となつた船舶の除去を命じた。Albaret は、同月二五日、積荷の一部を陸揚するところ、当該船舶を浮揚せよ、リネを曳船により曳航せよた。しかし、途中で操舵の誤りか、防波堤の入口とはみやこえなしといひや、これと平行に、しかも運河の真中で当該船舶を座礁せよとしめた。この第一の座礁は、第一のそれよりもかに他船の航行上、危険な状態をつくりだしたのである。Albaret が、翌日の離礁の試みが全て水泡に帰した後、港長に対し商法典第111六条にしたがつて船舶を委付した。

△判決△

「……しかし、航行中 (au cours d'une navigation maritime) “海港または港あるいは出入するための水域内において”、船舶が難破したるときは、除去または修理の費用……を、免がれる」という船主に認められた権能が、Albaret がこれを正当にも主張で済むのである。Bassel が、一九一一年一月二五日、第一の座礁に陥つたときは、船内に乗組員もおらず、しかも難破物 (epave) 以外の何物でもなかつた。したがつて、Bessel がは、真の航海に耐える船舶とばらはやみなしえないのであり、商法典第111六条の利益を享受しないのではなしのやうである。……」

かくて、ロンセイユ・デタは、Albaret に一万一千フラン強の難破物除去費用の支払と公道違反罪の成立とを認めた県参事会の判決を支持し、Albaret の上告を棄却した。

(b) 一九一四年判決

△事実△

アーブルからカンナド、およそ九百トンの鉄くずを運送してた船 Clisson が、一九一〇年九月二五日、Ouistreham 港の水路に

おこて沈没。所有者 Société des Remorquages et des Transports sur Chalands は、同月一七日から一八日にかけて、積荷の一部を離礁⁽⁹⁷⁾し、Clisson の離礁を試みて失敗。そのため、Clisson は、110 ハリケンを受け、所有者はその引揚げを断念した。同月二〇日、公土木局は、Clisson の所有者に、一日以内に船を除去するよう命じたが、命令が無視されたため、三〇万フランを要して代りで除去を行い、その費用の償還を求めた。Clisson の所有者は、これに対し、商法典第一一六条にしたがって船舶および運送貨請求権を委付してその責を免れようとしたため、事件は、県参事会に持ち込まれた。県参事会は、Clisson の所有者の委付を有効とした。

《判決》

「……Clisson は、船員も乗船しておらず、しかも離礁が試みられた後は、もはや難破物以外の何物でもなくなっていたのだから、これが商法典第一一六条の適用を受ける船舶と同視されるべきである。」

コンセイユ・デタは、Clisson の所有者 Société des Remorquages et des Transports sur Chalands に対する国の難破物除去費用請求を商法典第一一六条第四項により否定した県参事会判決をかくて破棄した。

一九一八年および一九一四年のコンセイユ・デタ判決が難破物となつた船舶の所有者に商法典第一一六条第四項の適用を否定した論理は、いやれも同一のものであるといえる。それは次のようになり約である。すなわち、商法典第一一六条が船主に認めた免責委付は、「船舶」の航海活動から生じた船主の責任をその対象としているのであって、船員も乗船していないたんなる「難破物」(épave) から生じた責任をも包含しているわけではない。

Prodromides は、一九一四年のコンセイユ・デタ判決をとりあげて、かかる解釈の基礎には次のような考慮が働いたのではないかと指摘⁽⁹⁷⁾した。すなわち、難破した船舶を離礁させるために行なわれる船主の試みは、船舶そのものを破壊せてしまうため、その除去をめぐる困難なものとし、しかも救助の対象物たる船舶の価値をも減少させる。船

主の」のような損害を惹起させる結果についてまで国が甘受しなければならないといふのは公正に欠けるのではない。船主は、国に対し除去費用を支払うという当初の債務 (*obligation principale*) について委付によりその責を免れるとしても、船主自身が行なった離礁の試みの結果については、人的かつ無限の責任を負うべきである。」⁽⁹⁷⁾ で問題となつたのは、一方においては船主自身の行為であり、他方においては、もはや船舶とはいえないたんなる難破物から生じた債務だからである。Rodiére もまた、コンセイユ・デタ判決の論理を次のように紹介している。⁽⁹⁸⁾ すなわち、船主が難破した船舶を離礁させた後、これを曳航する際船舶は、他船の航行上常に危険なところに座礁または沈没するのが一般的である。」⁽⁹⁹⁾ の第一の座礁により難破した船舶を離礁させかゝれを曳航するための費用は、委付債権を生ぜしむるような船舶の航海活動 (*expedition maritime*) に由来するものとはいえないから、したがつて委付によりその責任を免れることがやむできない。

しかし、コンセイユ・デタの」⁽¹⁰⁰⁾ ような論理とその背後にある政策は、当然のことながら強い批判にさらわれる」ととなつた。たとえば、Prodromidès は、一九一四年のコンセイユ・デタ判決を評して、「法的に不当であり事実において不公平な、しかも一八八五年の立法者が提案した目的にも反する解決、公財政 (*finances publiques*) を惜しむ」という望みによってしかもはや説明できない解決」とまで言つた。⁽⁹⁹⁾

それでは、コンセイユ・デタの判決は、いかなる点において不当なのが。Prodromidès は、一九一四年のコンセイユ・デタ判決を詳細に検討し、難破物となつた船舶についてはもはや商法典第一二六条の適用が認められないとする判決の中心的な論理について次のように反駁した。すなわち、「沈没後、もはや船が難破物以外の何物でもなくなつてしまつた船主が新たな義務を課せられ、たとえば、難破物による危険を第三者に知らせるために必要な措置もとら

や、かくて事故が発生するのであれば、船舶 (navire) とは違ひ船體 (bâtiment) が生じた責任については、船主は委付による恩恵を享受するとはあらざる。しかし、公土木局との關係におけると、船主の義務は、難破それ自体からの生じたものであり（一八八五年の法律以来の解釈）、すなわち、その船がいまだ委付するに適した船舶 (navire de mer) たる時点における生じたものである。委付をただめしなかつた、除去命令を取て公道違反罪の調書作成後、^(三) 委付をやめたためおもむりヶ月の時間費いやしたところの事実は、心のどよぶるほどのである。」

やねだせ、一九一四年のロハセイユ・ドタ判決に対する Prodromides の右とみた強い批判は奏功したであらうか。Prodromides の主張は、Ripert がこれを支持するふうになつた。Ripert は、船舶が難破物状態に陥つたとある（①）の場合の船主の債務が航海に関するものであつても、②しかも船舶が船舶としての法的適性 (qualité juridique) を喪失したのがかかる航海の結果に由来する理由として、船主の委付権を肯定したのである。Ripert は、ロハセイユ・ドタの判決を正当化しようとし、それは船主が委付をもつて免れようとした、債務が船舶たる適性を既に失つた時点において生じた債務の場合に限られるとして、この点においてロハセイユ・ドタの判決は船主の権利を無視するものであると批判した。^(四)

しかし、一九五九年五月一一日のロハセイユ・ドタ判決は、沈没後浮揚されたマルセイユ港まで曳航された船舶がそのまま係留された一年後に再び沈没したという事案について、次のようない判示した。すなわち、「……再度の航海をするために必要な修理を行なわれず、……沈没時において船員も乗り込み、積荷も船積みされていなかつた」船舶は、まさに商法典第一一六条第四項の適用を受けるべく船舶 navire とは違ひ、一九一四年のロハセイユ・ドタ判決によって確立された解釈は、判例上、堅持されだいとが明白であつた。

Rodièr^eは、一九一四年のコンセイユ・デタ判決以降の判決をも総覽して、これらを次のように要約した。すなわち、難破物となつた船舶の除去に遅れをとる船主に対し、国は敵意を抱き、しかもこの遅れが第二の事故を惹起したような事案についてコンセイユ・デタは、かかる船主に制裁を課している、と。

Rodièr^e自身は、商法典第一一六条第四項をめぐるの問題について、Ripertの説を敷延し、次のような解釈基準を提示した。⁽¹⁴⁾すなわち、①最初の事故が航海中に生じたものであるない、との最初の事故の直接的結果については、船主の委付が認められるべきである。しかし、②海難または座礁の間接的結果については、それがもはや船舶たりえない難破物によつて生じた損害というべきであるから、船主の委付もまた認められるべきではない。そして、この②の場合に相当する例として、Rodièr^eは、難破物に不適切な標識を施こしたため他船に生じた損害を挙げた。

(3) 小括　商法典第一一六条第四項の適用範囲をめぐる学説と判例との解釈上の対立は、その問題の要締を次の点にもとめることができよう。すなわち、第一の事故後、船主が行なつた船舶の除去行為等の不奏功から生じた第二の事故について、これを第一の事故に連続する結果と見るか否か、換言すれば第二の事故を第一の事故に包摂しうるか否かである。しかし、このひとを判断する決め手は、商法典第一一六条第四項の法文には見い出せない。したがつて、一つの解決としては、商法典第一一六条に第四項を追加する」ととなつた一八八五年八月一二一日の立法理由を参酌する⁽¹⁵⁾ことが考えられる。Prodromidesは、コンセイユ・デタの判決が一八八五年の法律における立法者の提案目的に反するものであると主張した。一八八五年の法律の立法理由を、海難に遭遇した船長の船員・船舶・積荷の救助をより容易にするものと解し⁽¹⁶⁾、それには究極のところ船主保護の徹底を目的としたと解するにしても、かかる目的は、船主に第一の事故の結果に対する免責委付を認めると⁽¹⁷⁾で一応は達成されるのではないか。Prodromidesが既に指摘

し、また Rodière もまた指摘した、ロンセイユ・デタ判決の基礎にある考慮——第一の事故に引き続く船主の除去行為がより除去の困難な第一の事故を発生させた点は、これを無視しうるが否かは微妙な問題であるように思われる。船主の除去行為の態様・結果の如何によつては、これを第一の事故と第一の事故との包摂性の判断に反映せんべくもやはないか。⁽¹²⁾ ハの点、Rodière の解釈は、示唆に富んだふうと思われる。しかし、Rodière の解釈によつて、一連のロンセイユ・デタ判決がいかに位置づけられ、その当否がいかに判断されるべきかは、Rodière 自身は明示してない。ただ、船主の免責委付を否定すべき第一の事故の間接的結果に関する Rodière の例は、Prodromidès も既に指摘したものであつた。⁽¹³⁾ ハの点から考へるならば、Rodière の解釈は Prodromidès や Ripert のそれの間に換えられたは延長にすぎない、と言えども、しかる Rodière のいう第一の事故の直接的結果 (une suite directe du propriétaire) が間接的結果 (les suites indirectes) からくる基準が、Ripert の主張した船主の免責委付を根拠とする「船舶」としての法的適性の喪失が航海の結果 (à la suite) に由来する」からう基準にやがて絞りをかけたものであるといふことは、やいにせ Prodromidès や Ripert とは明ひかに異質な解釈があつたものと言えよう。

いずれにせよハの問題は、学説と判例との対立を孕んだが、一九六一年一一月二九日の海上難破物に関する命令の成立によつて新たな様相をみるにいたつた。

(8) 一八八五年八月一二一日の法律として結実するにいたつた一八七六年五月一九日元老院上程の法律案は、その淵源を一八六五年にまで遡る」とがであるのであつた。フランス資本主義の黄金時代といわれた第一帝政期、フランスの経済政策は、大きく転換する。とりわけ、第一帝政前半の權威帝政から後半の自由帝政へのいわば転轍機ともなつた一八六〇年一月三日の英仏通商条約、およそその後の一連の条約により、自由貿易が導入された。ハのいふは、海運にあっても無縁でない。一八六五

年、農業・商務・公事業大臣が創設した委員会は、商法典第1編の改正を検討し、その案は、一八六七年に公表されたにいたった。しかしの改正案は、一八七〇年ににおける第一帝政の崩解と運命を同じくした。むらむらの改正案は、船主の重量税を廃止した一八七四年一一月一〇日の法律、そして一八八五年八月一一日の法律に踏襲されたのである。G. Ripert, supra note (59) t. 1. n°46, et 185.

ふりふり、一八七六年五月一九日元老院上程の法律案は、それが具体的な法改正に現実化するまでにおよそ一〇年の時の経過を必要とした。これは、元老院と代議院との間で法律案の一一致を得るために元老院と代議院との間で修正とそれに伴う回付が三度行なわれた結果である。商法典第一一六条第四項に関していえば、一八七七年四月五日の元老院が原案を第二統合会に引続く採決においてそのまま可決したのに對し、その送付を受けた代議院は、難破物除去責任についての船主の免責委付を『海港』(port maritime ou havre)に加えて『河港』(port fluvial)も追加する旨の修正をなしている。この修正案は、一八八年七月一一日に元老院に回付されたが、その修正の趣旨は、河港とあえて明示しなくとも海港に port maritime として尽くられるものに修正を受けて一八八五年八月一一日の法律による商法典第一一六条第四項に具体化された。また、代議院は、荷主にてて、積荷の委付による免責を認める修正をしたが、かかる修正は、政府の提案を超えて、かつ適切なものとは言えないと元老院において再度修正され、原案のまま可決された。

(88) 原文は、『……dans un port de mer ou havre, dans un port maritime……』となりてゐるが、un port de mer un port maritime との相違から、前者を海港とし、後者を内港に港と訳した。この両者の相違については、一八八五年七月九日元老院における法律案の報告者が、port de mer を港といふ形で用いた點と位置づけ、他方、port maritime を港といふれた場所に位置する港であるとするのを参考とした。D. 1886. 4. 23.

(89) S. 1886. 5. 16. note (3)

(90) R. Rodière, G. Ripert Droit Maritime mise a jour au 1^{er} avril 1963, n° 1258 bis; 小町谷博士著「一八八五年の法律と商法典第一一六条第四項の立法理由のむねの解釈」(小町谷著)「船舶の保険委付と沈没船除外義務の帰属」(小町谷著)、船洋社林第六一卷第一回――六五頁。

(91) supra note (88), p. 22

(92) *ibid.*

(93) 一八八五年八月一一日の法律による商法典第111六条第四項の追加は、一八四一年の法律が船長の契約行為についても船主の免責委付を認めて委付債務のカタログを増やし（争いのあるところを明文をもつて明確にしたのと同様に、そのカタログに新たなものを加えたといえる。しかし、これが船長の避難行為を容易にするという人道的（そして結果的には船主の財産救助の可能性を広げる）配慮であるとするよりむしろ、船主保護政策の具体化が結果的には認められていくのであるから、一八八五年の立法理由は、究極のところロンセイユ・デタにおける報告者の言葉にこそ尽きていくと思われる。

(94) *Rev. intern. du Droit Maritime*, 1887~88, p.269; そのロンセイユ・デタ判決は、従前のロンセイユ・デタ判決の論理をそのまま踏襲して難破物といった船舶の所有者に公道違反罪の成立と除去費用の全額責任とを認めた県参事会判決を取消したのである。

(95) S. 1922. 3. 6

(96) *Droit Maritime Comparé*, 7. 336

(97) D. Prodromides, *supra note* (76), pp. 50~51

(98) R. Rodière, *supra note* (90), n° 1258 bis

(99) D. Prodromides, *supra note* (76), p. 51

(100) D. Prodromides, *supra note* (76), pp.45~46, et 49, 50. 一九一一年のロンセイユ・デタ判決において、公事業大臣は Clisson の船主に商法典第111六条第四項の適用を認めた県参事会平決を否定するたために、以下の回答がなされた。
やなわら、①船主が積荷を陸揚せりたいゝ、②船主が難破した船舶の離礁を試みたこと、③保険会社に船舶を委付したこと、
セシテ④当該船舶が商法典第一一六条の適用を受けるべき船舶ではないたんなる難破物にすぎないゝ。ロンセイユ・デタは
④を容れて、県参事会判決を取消した。Prodromides は、公事業大臣の上告理由はそれを全て否定し、しかし④の上告理由を
容れたロンセイユ・デタ判決が正当化されぬやう、それは次の点にあるとした。すなわち、事実の解釈から、Clisson
の船主が委付権を暗黙に放棄してしまふべき場合であつて、ついでProdromides は、事実關係から、船主に委付権の暗黙
の放棄があつたとはいへないと結論づけた。

- (101) D. Prodromidès, *supra note (76)*, p. 47
- (102) Ripert, *Droit Maritime*, t. 2, 1952, n° 1258 bis, pp. 164～165.
- (103) *Droit Maritime Français*, 1959, p. 725
- (104) Con. d'Etat, 24 févr, 1926, *Revue de Droit Maritime comparé*, supplément 4; 246; Con. d'Etat, 9 mars 1934, *Droit Maritime comparé*, supplément, 12, 149
- (105) Rodière, *supra note (90)* n° 1258 bis
- (106) *supra note (99)*
- (107) *supra note (89)* et (90)
- (108) *supra note (91)*
- (109) 本論文 115頁～116頁
- (110) 第一の事故後、船主は、商法典第116条第四項にしたがって國に対し免責委付ができるにもかかわらず、あえてそれをやめないと難破した船舶を浮揚し、曳航して第一の事故を引起す。第一の事故に続く船主のいのうな行為をいかに考えるべきかといふと、Prodromidès は、一辺の検討を加えていた。彼によれば、それはあたかも、海事債権者の訴求を受けた船主がそれをやめかねいや新航海に船舶を投入し、その結果、事故に遭遇して海産の価値をさらに減じさせてしまった場合に同規しかるべき。この場合にあっても、学説上、船主の委付権が否定されないのだから、第一の事故後における船主の除去行為およびその結果についても、これを否定的に解すべきではない、といふことになるのである。むしろ、新航海が船主の委付権を否定するに足るが否かといふことは、判例上も画定していながらだが。Prodromidès, *supra note (76)*, pp. 47～50
- (111) 小町谷・前注⁹³六六頁は、Rodière のいう第一の事故の直接的結果（博士は“第一の事故に直接連続するもの”と表現されていふ）が一九一四年のコンセイユ・デタ判決に、間接的結果が一九一八年のコンセイユ・デタ判決にあてはめたものとして理解され得る。Rodière は、一九一八年およそ一九一四年のコンセイユ・デタ判決を引用した後に、いのうの解釈基準を提示してはいるが、かかる基準によつていわれひのコンセイユ・デタ判決がいかに検討されるべきかは、明言していない。また、小町谷・前注⁹³六八一六九頁は、いのうのコンセイユ・デタ判決について示唆に富む分析と評価を示されている。

すなわち、博士は、まさに一八八五年の法律の立法理由を船長の避難行為の容易化に求められつつ、かかる見地から、「船長が海難を脱出して安全地帯に避難するとか、修繕のため船渠に入ろうとする行為は、当該海難に連関して行なわれることであつて、航海のために必要な行為」であると主張された。そして、この点において、一九二四年のコンセイユ・デタ判決は、不当であるが、一九一八年のコンセイユ・デタ判決は、一九二四年のそれとは同一視できないという。なぜなら、一九一八年のコンセイユ・デタ判決は、船主が船舶の救助を断念し、現状のまま第三者に売却していることから、かかる第三者が行なつた船舶の救助行為を「企業のために航海する場合」といふことはやむず、したがつて判決の結論を失当とするには必ずしもあたらないからである。

このような小町谷博士の結論には説得力があるが、本文においても述べたように、一八八五年の法律の目的を船長の救助行為の容易化に求めるにせよ、その目的は、第一の事故についての船主の免責委付を認めたことで達成されるとも解する余地がある。

- (112) Rodière, *supra note* (90), n° 1258bis.
(113) Prodromides, *supra note* (76), pp. 46~47