

フランス新船主責任制限法

中 村 真 澄

一 序 論

(一) はじめに (二) 船主責任制限の根拠 (三) 委付主義から金額責任主義へ

(四) 船主責任制限と海上運送人の責任制限

二 船主責任制限の要件

(一) 責任制限の適用を受ける船舶 (二) 責任制限の利益を享受する者

(三) 責任制限をもって対抗できる債権 (四) 責任制限の認められない場合

三 責任制限の法的性質

(一) 債務制限説 (二) 責任制限説 (三) 一九六七年法における解釈

四 制限基金の設定

(一) 金額 (二) 基金設定の申立 (三) 基金設定手続の開始決定

(四) 基金設定手続と破産手続 (五) 基金設定の効果 (六) 基金の設定と先取特権

五 債権の届出および調査

六 責任制限基金の分配と不服申立

おわりに

フランス新船主責任制限法

一 序 論

(一) はじめに

フランスにおける最近の海事立法の動向として注目されるのは、一九六六年いらい相次いで重要な海事法令が制定され、その結果、これまでフランス商法典第二編が「海商」(du commerce maritime)と題して規定していた商法第一九〇条ないし第四三六条の規定はことごとく廃止され、一六八一年の海事勅令の忠実な承継者であった一八〇七年の海商法典は、今や昔日の面影をまったく残さないまでに変容してしまったことである。

これら廃止された商法典の規定の中でもとりわけ注目されるのは、船舶所有者の責任制限を定めた商法第二一六条であつて、これは、船舶の利用に関する船長の行為によつて生じた債務について、船主はその船舶および運送貨を委付してその責任を制限することができると規定する、いわゆる委付主義を定めたものであり、船主責任制限におけるフランス法主義として広くヨーロッパ諸国に採用され、わが商法第六九〇条もまたこれに倣っているのは周知のところである。

ところで、船主責任制限の態様としては、この委付主義のほか、執行主義・船価責任主義・金額責任主義および併用主義があり、各国によつてそれぞれ異なつた立法が行なわれているため、国際的航海に従事する船主にとつて

は、あらかじめ自己の負うべき責任額を算定して保険に付することができないという不都合を生じ、早くから各国における船主責任の制限に関する国際的統一の必要性が痛感されていた。

かくて一九二四年八月二五日、ブリュッセルにおいてはじめて船主責任制限条約が成立した。しかし、この条約は船舶主義と金額主義を併用するため、いくつかの欠陥を有し、世界の主要海運国による批准を得られぬままに第二次大戦を迎えた。戦後、ふたたび英国を中心とする統一条約実現の機運が高まり、一九五五年のマドリッドにおける万国海法会の審議を経て、一九五七年一〇月一〇日、新しい船主責任制限条約が成立した。^(三)この条約は、各国の立法主義の中でも最も合理的な制度とされている英国の金額主義を採用するもので、英国はもちろん、次第に各国の批准を受けつつ統一法の実現に向っている。いまや、その船腹保有高からみても世界屈指の海運国とされるわが国においても、このような世界の趨勢を無視することはできず、最近になって条約批准のための商法改正の準備がなされている。^(四)そこで本稿は、近く行なわれる海商法改正にかんがみて、委付主義のいわば母国であるフランスが一九五七年条約をどのように国内法化したかを中心に、若干の基本問題の検討を加えつつ考察することにする。

(一) 年代順にその主要なものをあげると、一九六六年六月一八日の傭船契約および海上運送法、一九六六年一二月三一日の同デクレ、船舶の地位に関する一九六七年一月三日の法律、海上保険に関する一九六七年七月三日の法律、海上の事故（船舶の衝突・海難救助・共同海損）に関する一九六七年七月七日の法律、船舶の地位に関する一九六七年一〇月二七日のデクレ、海上保険に関する一九六八年一月一九日のデクレ、船舶の艦装および海上売買に関する一九六九年一月三日の法律、一九六九年六月一九日の同デクレなどがある。邦訳には、鴻常夫「フランス新海上運送契約法」(一)、(二)法協八四卷一一号、八

五巻一号、「フランス新船舶私法について」法協八八巻一一・一二号および西島弥太郎「フランス新海商法典」近大法学一九巻二号がある。

(1) G. Ripert, *La responsabilité des propriétaires de navires et l'unification internationale du droit maritime*, *Droit Maritime Français* 1954, p. 703.

(三) 小町谷操三・航海船の所有者の責任の制限に関する国際条約の研究、「海事条約の研究」八三頁以下。

(四) 谷川 久「船主責任制限制度改正の基本問題」商事法務研究五四六号二八頁。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」商事法務研究六一八号四六頁。

(二) 船主責任制限の根拠

旧フランス商法典第二一六条は、その第一項において、「船舶所有者はすべて、船長の行為につき民事上責任を負い、かつ船長によって約定された債務について、それが船舶および運送(*expédition*)に関するものであるときは、支払の義務を負う」と規定し、第二項は、「船舶所有者は、すべての場合において、船舶および運送貨を委付して前に定める義務を免れることができる」と規定していた。⁽¹⁾この規定は、周知のようにわが商法第六九〇条が母法とする委付主義を定めたものであるが、船主責任制限の態様についてはさておき、そもそまいかなる根拠にもとづいて船主の責任を法律上制限しうるものと考えられていたのであろうか。

一 船長の地位にもとづく伝統的見解

フランス商法の伝統的学説⁽²⁾によれば、商法第二一六条の規定を民事責任一般の法体系の中に位置づけて、同条第一

項は民法典第一三八四条第五項^(三)の適用を示したものにほかならず、船主は、上記民法典の規定するすべての使用者 (commettants) と同様に、被用者 (préposés) たる船長がその職務の遂行においてなした行為について責を負い、船主は自己の有する総財産をもってこの不法行為責任 (responsabilité quasi-délictuelle) を負わなければならないのが原則であるが、この船主の人的無限の責任は、船主のおかれた次のような特殊な状況から排除されると説く。すなわち、船長は国家の認定した免状 (diplômes) を受有するものであるから、船主は、船長の選任において過失をおかすことはできないし、また、遠隔の地にある船長をその職務の遂行において監督することはできない。のみならず、船長による船舶の運航に干渉することは禁じられ、これに違反した場合には指揮権篡奪 (usurpation de commandement) の罪に問われることになる (一九二六年一月一七日船員懲戒法四五条、七〇条)。したがって、船主は、このように船内の絶対主 (maître absolu) である船長の行為について全面的責任をとることはできず、その責任は制限されているのであると説く。

以上のべたところは、船長の不法行為に関する責任の制限についてであるが、船長によって約定された契約上の債務に関する船主の責任については委任の法理によって説明される。すなわち、船長は船主を代理する法定の権限を与えられているから、船長はその契約によって船主を拘束する。しかし、船長は、いわば一種の法定代理人であって、船主から個別的な指図を受けることなく、船主は船長の権限を制限することはできない。さらにまた、受任者によって義務を負う者は、あらかじめ受任者に交付する財産がいかなる部分のものであるかを特定することができ、船主は、船舶および運送貨から成る海産をもってその責任を制限することができるのである、と説く。

二 伝統的学説に対する批判

商法第二一六条の責任制限の根拠を、船主の被用者であり、受任者である船長の特殊な地位に求める伝統的な学説は判例に対して極めていちじるしい影響を与えたが、他方ではその後の学説から痛烈な批判を受けることになった。

まず、契約上の問題について、船舶が賃貸借される場合 (*loué coque-nue*)、船主によって選任されない船長についてどうして《委任》ということを語りうるのだろうか。この場合、船長は船舶賃借人（裸備船者）の受任者にすぎないが、それでもやはり船長の行為は船舶所有者の責任を生ぜしめ、その場合、船舶所有者は委付することができ、船舶賃借人は委付することができないとするのが判例である。^(四)

つぎに不法行為責任について、伝統的理論は、一方で使用者の過失の推定にもとづき、被用者たる船長の行為についての使用者の責任の上に有限責任の根拠を求めている。しかし、民法上の使用者責任は、使用者と被用者との間に指揮命令と服従の關係があれば足り、選任における過失 (*faute in eligendo*) の存在を要件としないと解されている^(五)ので、この点で伝統的理論は不充分である。他方、伝統的理論は矛盾の上に論拠をおいている。実際において使用者責任の根拠としての使用關係 (*lien de préposition*) は被用者が使用者に従属していることによって特徴づけられている。つまり被用者の独立性は、その被用者の行為について使用者のすべての責任を排除する。しかるに伝統的觀念によれば、委付制度は船長の船主に対する独立性にその論拠をおいている。商法第二一六条の規定の中に、一方では船長の従属性に訴えて船主の責任を認め、他方ではその独立性に訴えて船主の有限責任を説明しようとするが、このように矛盾した二つの規定が同一の法文中に含まれるとする理由を理解することはできない。^(六)

また、船長と同様に、その職務が事実上も法律上も独立して行なわれながら、しかもそこにはいかなる責任制限の効果も伴わない例がある。フランス国有鉄道(S.N.C.F.)やエール・フランスはその機関士やパイロットにたいする監督権を有しているであろうか。常時、製造工場に雇傭されている医師についてはどうであろうか。会社は、この医師が従業員の診療や手術をするに際して、医師にたいして命令をすることは実際上も法律上もできないのである。にもかかわらず、その医師に過誤があった場合、会社は被害者に全額賠償の義務を負い、船主のようにその責任の制限は認められていないのである。したがって、船長の事実上および法律上の独立性をもって責任制限の根拠とするは充分でないとする。^(七)

三 物的責任説

つぎに物的責任説(*théorie de la responsabilité réelle*)とよばれる見解^(八)によると、上記の伝統的学説に加えられた批判にかんがみ、まず商法典第二一六条は沿革的に説明されるにすぎないとする。すなわち、この規定は一六八一年のルイ海事勅令の単なる踏襲にすぎず、海事勅令は民事法のいかなる解決をも顧慮することなく船主責任の原則を定めたものであって、従って商法典第二一六条を民法典第一三八四条の規定に結びつけるのは正確性を欠くとし、この商法の規定は、それ自身の中に存在理由を見出し、まったくの自主性を有するものとみる。この点に関しては現代の海法学者も正当な指摘として承認する。^(九)

さて、この学説は、民法典とのすべての関連を切り離れた上で商法典第二一六条の定める船主責任の法的性質は人的責任ではなく、物的責任であるとみる。同条の適用において、あらゆる場合、船主のみが排他的に責任を負うの

は、債務の座 (*siège des dettes*) が船主その人ではなく、船舶そのものに存するからであると説く。この見解は、目的財産 (*patrimoine d'affectation*) についてのドイツ法の觀念に近づくものであるが、船舶の経営が船舶所有者の手から離れて傭船者に移される船舶賃貸借 (裸傭船) の場合において、船舶所有者は、自己の選任しない船長の行為についても責任を免れることができないのを説明するのに功績があった。

しかしフランス法においては、ドイツ法の執行主義と異なり、船主が委付権を行使しないとき船舶債権者は船主の他の財産を差押えることができ、他方、船舶は船舶債権者以外の他の債権者からの権利行使を免かれていない。これらの債権者は、船舶債権者と競合して船舶を差押えることができる。また、この物的責任説は船主が海産以外の財産をもって債権者に弁済をなしうることを説明してないし、それ以上に、船主が傭船者 (*armateur-affrèteur*) にたいてして求償権を有することを説明してないとする批判⁽¹⁰⁾が加えられている。

四 現代の学説

(一) リペールの所説 リペールは船主責任制限の根拠として、主に次の二つの理由をあげている。第一に、基本的には従来の伝統的な学説の立場を承認し、船主責任は民事責任の一般原則のもとに理解すべきであるが、その特則としての責任制限は船長の占める地位および役割によるとする。なるほど無線通信の発達した今日においては、公海上にある船長にたいしても船主は絶えず連絡をとることができるが、船長は航海の目的をとげるために必要な措置をとるべき唯一の者であり、オートメーションの機械の傍らにあつて単純な業務に従事する労働者と異なり、多くの知識と独立した指揮権 (*initiative*) を要請される被用者である。この被用者の指揮権が増大すればするほど、使用者

の責任は減少されるべきである。なぜなら、この場合の被用者の行為はもはや使用者自身の行為とみなされないからである。ここに船主に課される責任の軽減の必要が生じるとする。

第二に、海法の実際において船主責任制限の對抗を受ける被害者の特殊な地位が考慮されなければならない。まず、船主は、船舶衝突の例にみられるように、同種の損害の被害者ともなり、加害者ともなることがあり、被害者もまた他日、その責任制限の制度から利益をうけることができる。最も小型の船舶が最も無害の船舶であるとは限らない。優秀な快速船がそれよりも小型の速力の遅い船舶と衝突して致命的な打撃を蒙ることも少なくない。つぎに、船舶および積荷に付される保険を考慮に入れる必要がある。實際上、被害者は常にこれら保険の被保険者であり、加害者に対する求償は、被害者によってではなく、この者に代位した保険者によって行なわれる。ただ、被害者の中には保険をかけていない者、とくに旅客がいることは無視できない事実であり、これらの者が海難に遭遇した場合は有効なすべての救済が絶たれるという不都合を生じる。後述のようにフランスの判例が船主の責任を認めるために民法典第一三八四条第一項の、いわゆる無生物責任の制度に訴えたのはそのためである。^(一)

(一) ショオボーの所説 ショオボー教授 (Paul Chauveau) は、伝統的学説が船長の地位の独立性をもって船主責任制限の根拠を説明しているのは、その大部分において真実であるが、そのみをもって満足すべきものではなく、何よりもまず海上航行における危険の考慮にもとづいていと主張する。同教授によると、商法典第二一六条は船主責任を定める海商法のすべての規定を綜合することによってのみ理解されとし、単独海損に関する商法典第四〇四条、海上保険に関する同三五三条（この規定は、いわゆる船員の非行 *baraterie de patron* についての保険者の

免責を定めたものであるが、反対解釈として、船長の過失および判断の過誤については有効に付保できるとされている）、海上物品運送に関する一九三六年四月二日法、船舶先取特権に関する商法典第一九一条などの諸規定は、いずれも航海上の危険にもとづいて、あるいは船主責任の免除を認め、あるいは危険ないし損害の分担を定めているとし、この危険は海上企業者が避けることのできない職業的危険 (*risque professionnel*) の觀念にもとづいているとみる。そして商法第二一六条は、その第一項において海法に固有の責任原則を定め、不法行為責任の枠内から大きくはみだしたこの原則は、船主の過失というすべての觀念を排して航海上の危険の考慮をその基礎におき、さらにこの船主責任を制限する第二項は、債権者の権利を特定財産の上に区画する (*cantonner*) ことによって、その責任に物的な性格を与え、海産のみがこの危険を担保すると説く。⁽¹¹⁾

(三) ロディエールの所説 ロディエール教授 (*René Rodière*) によると、船長の地位の独立性を根拠とする伝統的見解は、これに対する上述の批判にみられるように、実際上も不充分であり、法律上も誤ちをおかしているとし、責任制限制度の真の根拠は、海上企業の危険性と利害関係人によるその危険の衡平な分担にあるとみる。かつて海上企業は、船主と船員と荷主からなる組合的共同事業であり、船主はその船舶を、船員はその労務を、荷主はその商品をそれぞれ出資し、かつこの出資を限度とする危険を負担していた。今日の航海には、もちろんこのような組合契約の觀念を容れる余地はなく、船主のみが海上企業者であるが、海上企業は、その海上危険のために、いぜんとして有限責任の事業であると説いている。⁽¹²⁾

(四) ルターの所説 ルター (*Reuter*) もやはり海上危険を根拠とする見解をとり、伝統的に船主責任制限の根

抛とされていた顯著な海上危険と船長の独立性の二つの事由のうち、第二のものは海上航行の変革によって消滅したと説く。これによると、リベールその他伝統的な学説が抛っていた船長の役割には今日著しい変更が生じ、きわめて例外的な場合をのぞいて、船長は船主と無線により絶えず連絡されており、船長はその商業上および航海上の職務の遂行において、いぜん船主の支配下にあるとみななければならない。後述のラモリシエール号 (Lamorière) 事件において、破毀院が船長に対して民法典第一三八四条第一項にいう船舶の保管者たる資格を認めるのを拒否したのはこのような理由からである。これに対し、第一の海上危険にもとづく理由は今日でもなお強く認められ、近代的技术によつて実現された進歩がいかなるものであつても、なおすべての運送は著しい危険、まったくの偶然のもとにおかれている。海上危険は虚辞 (vain mot) ではない。海上事故は、すべてカタストロフといえないとしても、日常不斷に発生するものである。このような海上危険から常におびやかされている船主がその責任の制限を欲するのは当然であり、この要求は、たとえば保険の利用に、あるいは責任の制限または排除を目的とした契約条款の利用となつて現われているが、同様に商法の定める免責委付は船主の安全感に満足を与えることを目的として定められた制度である、と説く。^(一四)

船主責任制限の根拠に関して以上に考察したところを要約すると、船長の地位の独立性を根拠とする伝統的学説は長い間フランスの判例に影響をおよぼしたが、海運経営の発展と技術革新によつて次第にその支配力を弱め、これに代つて物的責任説が登場した。しかし船舶そのものを法人視するこの立場の理論的欠陥は覆いがたく、一般の支持を得ることはできなかった。ただ、リベールやショボー教授など現代の海法学者の見解の中にも、船長の地位にもとづ

く伝統的見解や物的責任説が部分的ではあるがなお採り入れられていることは、この問題が必ずしも一元的に説明し尽すことのできない複雑な性質をもっていることを示すように思われる。これに対し、最近の学説に共通して認められる点は、海上企業の危険性をもって最も有力な根拠とみる傾向にあり、とくにルターの見解にその代表的な例がみられる。わが国においても最近の学説は、商法第六九〇条の立法理由を海上危険とこれにもとづく海運業の保護に求める点においては、ほぼ一致しているものといえよう。^(一五)

(一) 一八〇七年制定当初の商法典第二一六条は、船主が責任を負うべき事由として、『船長の行為』(faits du capitaine)だけをあげていた。そこで破毀院は、同条は船長の不法行為のみを規定したもので、船長が船主の代理人(受任者)として締結した契約上の債務には適用がないと判示して、船主の無限責任を認めた。商業会議所はこれに抗議し、その結果、一八四一年六月一四日の法律をもって商法典第二一六条一項を改正し、契約上の債務についても責任制限が認められることになった。

- (一) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, Tome 5, 1911, p. 155.
- (二) フランス民法典第一三八四条第五項はわが民法第七一五条の使用者責任に相当する規定であって、『主人および使用者は、その召使および使用人が、雇傭された職務において生ぜしめた損害につき責を負う』と定めている。
- (四) Cass. civ., 18 mars 1878, D. 78, 1, 193; Cass. civ., 31 juill. 1899, Rev. int. droit maritime, XVI, 298.
- (五) Ripert et Boulanger, *Traité de droit civil de Planiol*, t. II, 1957, n° 1128.
- (六) Reuter, *Responsabilité du propriétaire et de l'armateur*, De l'abandon en nature à la limitation forfaitaire de responsabilité, *Juris-Classeur Commercial*, p. 8.
- (七) Rodière, *La limitation de responsabilité du propriétaire de navires*, D. M. F., 1973, p. 261. *Précis de droit maritime*, 1971, p. 104.

(八) Bonnecase, Traité de droit commercial, 1923, p. 458 et s. ; Abram, L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes du capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil?, Rev. int. du droit maritime, XXII, 1907-1906, p. 559.

(九) Ripert, Droit maritime, t. I, p. 723 ; Reuter, op. cit., p. 8.

(一〇) Reuter, ibid.

(一一) Ripert, Droit maritime, t. II, p. 143 et s. ; Précis de droit maritime, pp. 126, 127.

(一二) Chauveau, Traité de droit maritime, 1958, p. 308 et s.

(一三) Rodière, La limitation de responsabilité du propriétaire de navires, D. M. F., 1973, p. 262 ; ロディエール教授の Précis de droit maritime, 1971 の第五版一四〇頁以下においては、船長の独立性と被害者の地位の特殊性を根拠とするリールの見解に「応従うべき」。

(一四) Reuter, op. cit., p. 9.

(一五) 石井・海商法一五二頁、小町谷・窪田・海商法三六頁、田中誠・海商法詳論七六頁、戸田・海商法二九頁。

(三) 委付主義から金額責任主義へ

委付主義の母国フランスが一六八一年のルイ海事勅令いらいほぼ三世紀におよぶ伝統を有した委付制度を廃棄して、新たに金額責任制度を採用するにいたった理由はなんであろうか。もちろんそこには海商法の特異性の一つとしてその統一的傾向という顕著な要因があったことを看過することはできないが、一九二四年の船主責任制限条約の場合と異なり、一九五七年の条約においては船主責任制限の方式として委付主義を採用することは殆ど問題となりえなかったのである。このことは、要するに委付主義がもはや現代海運の実際に適応することができなくなったことを実

証するものであり、フランスもまた率直に委付主義の欠陥を認め、合理的な金額責任主義を統一法として採用することを承認したものと見えよう。同じ委付主義を採用するわが国からすれば、フランスにおける船主責任制限制度が改革されるにいたった理由を推測することは困難ではないが、あらためて最近のフランス海法学者の見解をみることにしよう。

(一) 海産の觀念と海運經營の發展

旧商法第二一六条第二項は、船舶所有者は「その船舶および運送貨」を委付して責任を免れることができると規定していた。この船舶および運送貨が海産を構成する主要な財産であり、各船舶ごとに海産が構成され、陸商法 (*droit terrestre*) におけるよりも財産の分別 (*séparation des patrimoines*) が遙かに容易であつて、債権者は自己の債権の担保たる財産がどの部分であるかを明瞭に知ることができるとされていた⁽¹⁾。ところで、船舶はいかなる状態において債権者に対し委付されるべきかについては、わが商法第六九〇条の規定と異なり、フランス商法第二一六条には明文の規定が欠けていたため問題となつたが、通説および判例は、船舶の各航海ごとに別個の海産が構成されるのであるから、委付はやはり航海の終りにおける海産の状態においてなすことを要するものと解していた⁽²⁾。委付主義が同時に航海主義をとる理由がここにあった。しかし、この海産が船舶の各航海ごとに構成されるという觀念は、海運の經營が傭船契約にもとづく不定期航海を中心に、また船舶所有者がみずからその船舶を艤装して經營する時代には適合していたが、一九世紀後半に生じた海上運送の變革により、定期航海が不定期航海にとって代わり、また個人ないし船舶共有の組合によつて営まれていた海上企業が株式会社組織による近代的经营によつて行われるようになってか

ら、船舶は絶えず運航され、その経営は細分化され、債権者の権利を行使させるために各航海の終りに於いて海産をまとめる (bloquer) ことは不可能となつてしまつた。^(三) 一九二四年の条約において、船舶と共に委付される運送貨の額は、発航時における船舶の価額の一〇パーセントという定額に定められたのも (同条約四条)、もはや旧時の海産の觀念が海運の実情にほとんど適合しえなくなつたことを物語るものであつた。

(二) 絶対的免責か無限責任か

委付すべき海産は航海の終りに於ける状態であることを要するから、航海が船舶の沈没によつて終了したときは、船主はその沈没船を委付することができ、そこに責任制限の方式としての委付主義が船主にとつて最も効果を有するものとされた。そこで問題になつたのが船舶の保険金請求権 (indemnité d'assurance) であつて、この請求権は船舶の代位物として海産中に含まれるかどうかが争われた。しかし、議論ののち、多数説および判例はこれを否定したため、一方において船主は無価値の難破物を委付しながら、保険金は自己の手中に収め、他方において委付債権者はなにもをも得ることができないという不公平な事態が生じた。ともかく、この解決によつて船主は完全な免責を得ることができた。しかしその反面、近代的大型船の場合のように、船舶が債権総額をはるかに超えるような場合、船主はもちろん委付をするはずはなく、いかなる責任制限の利益も享受しなかつた。つまり委付主義の実際は船主にとつて絶対的な免責か無限責任かのいずれかに歸し、責任制限の制度として当を得ないものとなつていた。^(四)

(三) 人的損害の被害者の保護

リベールおよびロディエール両教授がのべているように、委付主義が船主の責任を制限する制度として合理的根拠

を有するのは、委付の對抗を受ける債権者が他日は委付によって利益をうける債務者となり、またいずれも保険によってその危険を担保されている海上企業者の場合である。もし被害者がこれと無縁な旅客の場合には問題であった。そこで判例は、このような人的損害にもとづく賠償請求に対して船主が商法第二一六条を援用してその責任の制限をはかるのを防止するため、ある場合には船主自身の過失を認め、また他の場合には契約上船長の負担した債務の追認を認めて委付権の行使を否定し、最後には、民法典第一三八四条第一項の適用にもとづいて船舶の保管者としての船主の無限責任を判示するにいたった。これは、フランス法の委付主義がイギリスの金額責任主義や一九三五年改正のアメリカ法主義と比較して、人的損害の被害者の保護に欠けるという欠陥を示すものであった。^(五)

(一) G. Ripert, Précis de droit maritime, 1956, p. 127.

(二) G. Ripert, Droit maritime, t. II, p. 195.

(三) N. Reuter, op. cit., p. 10; R. Rodière, Précis de droit maritime, 1971, p. 124.

(四) N. Reuter, ibid.

(五) G. Ripert, Droit maritime, t. II, p. 148; R. Rodière, op. cit., p. 105; N. Reuter, op. cit., p. 10.

(四) 船主責任制限と海上運送人の責任制限

企業者の負担する損害賠償責任が法定の金額に制限されるのは必ずしも船舶所有者の責任にのみ限られない。たとえば、一九六一年の海上旅客運送条約は、旅客一人の死亡または傷害についての運送人の責任を二五万金フランに制限し(同条約六条一項)、一九六八年に改正された統一船荷証券条約は、運送品一包または一単位につき一万金フラン

もしくは一キログラムにつき三〇金フランに制限している（同条約四条五項（a））。そして、これらの各条約は一九五七年の船主責任制限条約との関係について、「本条約の規定は、船舶所有者の責任制限に関する国際条約の規定またはこの制限を規整するすべての国内法の規定より生じる運送人の権利および義務をなんら変更するものではない」と規定している（一九六一年条約八条、一九六八年条約八条）。

ところで、船舶所有者は多くの場合に海上運送人としての企業主体たる地位にあり、またそうでない場合においても、後述のように船主責任制限条約は、船舶賃借人および定期傭船者などの運送人にたいしても同条約の定める責任制限の利益をみとめているから（同条約六条二項）、実際において海上運送人はそれぞれの法律に定める責任制限の利益を重複して享受することができる。これをフランス法についてみると、海上旅客運送または海上物品運送において、まず運送人は海上運送に関する一九六六年法および一九六七年の命令の定めるところにしたがい、一旅客につき八二、〇〇〇フランまたは一包もしくは一単位につき二、〇〇〇フランを最高額とする責任の制限をなし（一九六六年法四〇条一項、二八条、一九六七年三月二三日令第六七一・二六八号一条、二条）、ついで、もしその賠償額の総額が一九六七年の船主責任制限法の定める限度額を超えるときは、同法の定める要件と手続にしたがってその責任を制限することができる。

同様にわが国においても、船主責任制限法が成立したあかつきにおいて、国際海上物品運送人は、国際海上物品運送法にもとづく一包または一単位につき十万円を限度とする責任制限（国際海運二三条一項）と船主責任制限法にもとづくものとの双方の利益を享受することになるが、運送人は、まず特別法としての前者の定める責任制限の適用を受

け、もしその総額が後者の定める限度額を超えるときは、前者に代えて後者の定める責任制限によることができるであろう。

二 船主責任制限の要件

フランスが一九五七年の船主責任制限条約を国内法として採択したのは、「船舶の地位を定める一九六七年一月三日の法律第六七—五号」(Loi n° 67-5 du 2 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer)である。この法律は、船主の責任制限を定める規定のほか船舶に関する多くの規定を含んでおり、各章ごとにその内容をあげると、第一章「船舶の識別および国籍」、第二章「船舶の建造」、第三章「船舶の所有権に関する行為の方式」、第四章「共有船舶の経営」、第五章「船舶先取特権」、第六章「海事抵当権」、第七章「船舶所有者の責任」、第八章「船舶の差押」、第九章「付則」に関する全文七四カ条の規定から成っている。この法律は、第七章「船舶所有者の責任」に関する規定を除いては、古くなった既存の法規を現代海運の実際に適合させるためにその若返りをはかり、または不明確な規定の内容を確定し、あるいは他の規定との調和をはかるために制定されたものであるが、船舶所有者の責任に関する規定は、数百年にわたり維持されてきた海産(patrimoine de mer)の觀念とそれにもとづく委付権の制度に死亡証明書(l'act de décès)を与え(法七二条)、これに代えて金額責任主義を採用した革新的法規であって、一九六七年法の中でもっとも重要なものといわなければならない^(註)。ただし、本章は「船舶所有者の責任」(Responsabilité du propriétaire de navire)という標題を掲げているが、そこに含まれた規定はすべて船舶所有者

の責任制限に関する規定であつて、船主責任の発生原因については別個の法規の定めるところに委ねられており、また本章の定める責任制限は、傭船者その他船舶所有者以外の者にも認められており（法六九条一項）、その意味で本章の標題は必ずしもその内容を正確に示すものではない。

（注） P. Lureau, La responsabilité du propriétaire de navire d'après la loi du 3 janvier 1967. D. M. F. 1967, pp. 259, 260.

（一） 責任制限の適用を受ける船舶

条約は、「航海船の所有者の責任の制限に関する国際条約」という名称が示すように、航海船 (navires de mer; sea-going ships) にたいしてのみ適用があり、内水のみを航行する、いわゆる内水船には適用がない。ただし、条約第八条は、「すべての締約国は、他のいかなる種類の船舶を本条約のために航海船とみなすかを定める権利を留保する」と規定している^(一)。

フランスの一九六七年一月三日法第六七—五号は、「航海船その他の船舶の地位を定める」という標題が付されているが、船主責任の制限に関する同法第七章の諸規定は、「航海船所有者の責任」と題しているところからも分るように、もっぱら航海船についてのみ適用があり、その他の船舶 (autres bâtiments de mer) には適用がない^(二)。旧商法のもとにおいても、委付は航海船、すなわち実際に海上航行に従事し、海上の危険に曝される船舶にたいしてのみ適用があるものとされ、内水航行船には適用が拒否されていた^(三)。

条約は航海船の意義および範囲を明らかにしていないが、フランスにおいては船主責任制限の利益を受けうる船舶

が漁船であるか商行為船であるかは問題ではないとされている。^(四)問題は、ヨットやモーターボートのような快遊船 (navire de plaisance) であるが、かつて判例は、快遊船による航行には営利の目的が欠け、その運航者は商人ではないから、このような航行には海商法の規定が適用されないのは明らかであるとして、旧商法第二一六条による免責委付の主張を却けた。^(五)しかし、この判例が一九六七年の新法のもとにおいてもなお維持されるものかどうかは明らかではない。^(六)

つぎに小型船については、このような船舶でも海峡の連絡船のような場合には多数の乗客を運送するだけでなく、小型船が大型旅客船を沈没させることもありうるので、条約は小型船にたいしてもその規定を適用するものとした。^(七)この場合に問題となるのは、条約は船舶のトン数に応じて船主責任を定めているので、小型船所有者の責任額の算定についてその船舶の実際のトン数を基準とすると、その小型船の惹起した事故によって多額の債権を有する被害者であつても、きわめて僅かの (derisoire) 支払しか得られぬおそれがある。そこで条約は、金額責任主義を定める第三条において、トン数三〇〇トン未満のすべての船舶はこれを三〇〇トンの船舶と看做すことにした (三条五項)。しかし、このような解決は逆に小型船所有者の責任を過重ならしめるとの非難もあり、締約国は三〇〇トン未満の船舶に適用される責任制限の制度を各国内法によって規整する権利を留保しうるものと定めた (署名議定書二項b)。フランスは一九六七年法の制定にさいして条約の認める上記の留保を行なわなかったので、同法は船舶のトン数のいかにかわらず、すべての船舶に適用され、したがって小型船については条約の定めるところに委ねられた。^(八)

なお、一九五八年八月一日の英国商船法は製造中の船舶にたいしても責任制限法を適用するものとしているが (同

法四条)、一九六七年のフランス法には船舶抵当権に関する第四五条の規定を除いて製造中の船舶に関する規定はおか
れていないので、この種の船舶にたいする責任の制限は認められない。実際上も、製造中の船舶の責任が問題となる
ことはきわめて少ないであろう。

(一) マドリード会議において、カナダおよびアルゼンチン代表から、条約案に航海船の定義規定を設けるべきであるとの主張
がなされたが、航海船の定義について参加国の合意を得ることは不可能のため、リパールの提案にもとづいて本文に掲げた
留保条項が設けられることになった。Reuter, *Responsabilité du propriétaire et de l'armateur, — Limitation de res-
ponsabilité en droit international*, *Juris-Classeur Commercial*, 3, 1970, p. 12.

(二) E. du Pontavice, *op. cit.*, n° 237; Reuter, *La limitation fortaitaire*, p. 11.

(三) Cass. req., 25 mai 1938, *Dr. mar. fr.* 1938, t. XVI, p. 227; Rennes 9 juin 1890, *Rev. int. dr. mar.* 1891-1892, t.
VII, p. 14. *Trib. com. Bordeaux* 2 mai 1913, *ibid.*, 1913-1914, t. XXIX, p. 755.

(四) Rodière, *Précis*, p. 112.

(五) Aix, 25 juill. 1908, *D.* 1909. 2. 137.

(六) 一説によると、金額責任制限の制度は海上企業経営の保護を目的とするものであるから、快遊船には適用されないと説く
が (Reuter, *La limitation*, p. 11)、『他の説によると、責任制限に関する規定は、船舶の目的が商業、漁業、学術もしくは
快遊のいずれにあるかを問わず、すべての船舶に適用せられるとする (Pontavice, n° 237)。ロヴィエールは、『ヨットやモータ
ーボートの所有者がその責任を制限できるとする考えにたいしては世論の支持を得がたいであろうが、一般にはこのような
場合、船主自身の過失が認められるであろうから、問題のおきる余地はほとんどないと思われる』(Rodière,
Précis de droit maritime, p. 113)。

(七) 小町谷操三・「航海船の所有者の責任の制限に関する国際条約の研究」『海事条約の研究』二二頁。

(八) Pontavice, *op. cit.*, n° 237; Reuter, *Droit international*, pp. 12, 13.

(二) 責任制限の利益を享受する者

一 旧商法典の場合

船舶による海上企業の経営は現代においても船舶所有者によって行なわれることが多く、したがってこの場合、船舶所有者は同時に船舶機装者でもある (armateur-propriétaire)。わが商法第六九〇条と同様に、フランス商法第二一六条が、船舶所有者はすべて、船長の行為につき民事上責任を負うと規定していたのは、船舶所有者は同時に船舶機装者であると考えたからである。しかし、その後、海運の発展とともに経営が多様化され、船舶の経営は後者に委ねられ、前者はたんに船舶登記簿に船舶所有者としてその名をとどめるにすぎない場合もめづらしくなくなった。

このように船舶の経営が船舶所有者以外の人によって行なわれる場合、船長の行為につき責任を負い、同時にまた委付をなしうる者はだれであろうか。船舶所有者がその船舶を他人に賃貸する場合においても、船舶所有者がその船舶に自己の選任した船長その他の船員を乗組ませた上で賃貸する場合 (location du navire équipé) と、船舶所有者は船体のみを賃貸し、船舶賃借人がこれに船員を乗組ませる、いわゆる裸傭船の場合 (location du navire non équipé; affrètement coque nue) との区別があるが、判例によると、前者の場合はもちろん、後者の場合においても船舶所有者のみが責任を負うとした。⁽¹⁾ その理由として、まず商法第二一六条は民事責任の一般原則に対する特則を定めたものであるから、みだりにこれを拡張して適用することは許されないとする判例の基本的態度によるものであり、つぎに商法第二一六条は船舶所有者に対してのみ委付を認めているから、船舶機装者は自己の所有しない船舶を委付する

ことができず、したがって、もしこの者に責任を認めるときは、人的無限の責任を免かれないことになるからであるとし、最後に、船舶機装者に委付を認めるときは、現物の委付 (*abandon en nature*) に代えて、船舶価の委付 (*abandon en valeur*) を許すことになるが、これは商法第二一六条の規定の解釈を誤るものであるという点にある。第三者に対しては船舶所有者のみ責任を負い、船舶機装者はなんらの責任をも負わないとするこの解決は、さらに船舶機装者の締結した運送契約の相手方である荷送人に対しても適用されるにおよび、判例によるこの解決は少なくとも裸傭船の場合には著しく不当なものであると非難された⁽¹¹⁾。

このように船舶所有者にたいする訴の提起のみが許されたので、判例は船舶機装者に対する求償権の行使を船主に認め、機装者は、この場合、その船舶を船員付きのまま賃借したものでないかぎり、損害が船長の過失によって生じたときは、船舶所有者にたいして償還すべき義務を負った。もっとも、いかなる場合においてもその求償額は船舶所有者によって支払われた金額を超えることができないので、その意味で船舶機装者は間接的に委付制度の利益にあずかった⁽¹²⁾。

二 新法の場合

金額責任主義を採用する新法のもとでは、責任制限の利益を享受しうる者を旧法におけるように船舶所有者にのみかぎる必要はなく、条約の規定 (六条二項、三項) にならってその範囲は次のように拡張された。

(イ) まず新法第六九条第一項は、「本章の規定は、船舶所有者に適用されると同様に、傭船者、船舶機装者、船舶管理人および船長その他その職務の遂行において行動する陸上もしくは海上の使用人にたいして適用される」と規

定している。ここにいる船舶管理人 (armateur-gérant) とは、船舶共有の場合、船舶共有者の多数をもって、その共有者の中から、または共有者以外の者から選任される業務執行者である (一九六七年一月三日法一四条)。わが商法と異なり、^(四) フランス法においては、共有者たる船舶管理人は船舶共有から生じた債務につき無限かつ連帯の責任を負い、この責任は特約をもってしても免れえないものとされている (一九六七年法二〇条一項)。

本項において、条約の規定とともに注目されるのは、船舶所有者等の海上企業者のほか、船長その他の海上または陸上の使用人もまた責任制限の利益を享受しうるとされている点である。これとはほぼ同じ趣旨の規定は海上運送に関する他の三つの条約の中にもみられるが、その理由は、もし船長その他の使用人が船主等と同様の責任制限の利益を認められないときは、これらの者は被害者に対して無限責任を免れることができず、結局船主がこれらの者に代って事実上損害の全額を賠償せざるを得なくなり、かくては船主有限責任の実をあげることができなくなるからである。

つぎに法第六九条第二項は、船長およびその他の船員は、自己に過失があったときといえども本章に定める規定を援用することができる、と規定している。もちろんこれは第一項の規定をうけて、船長その他の船員がその職務の遂行において過失があった場合に限られるのであって、職務の遂行とは関係のない過失についてはこれらの船員は責任制限を主張することはできない。本条第二項に定める利益は海上使用人 (préposés nautiques) にもみ留保されている点は注意を要する。第一項に定める陸上使用人 (préposés terrestres) も、その職務の遂行において行動したときは、その責任の制限を主張することができるが、その者自身に過失があったことの証明がなされたときは責任制限の主張をすることができない。

最後に法第六九条第三項は、条約第六条第三項の規定にしたがい、漁船や快遊船に多くみられる同時船長（自船舶長）の場合について、「船舶の所有者、傭船者、船舶機装者または船舶管理人が船長または乗組員であるときは、前項の規定はこの者が船長または乗組員の職務の行使においてなした過失についてのみこれを適用する」と定めている。この点については、すでに一九二四年の船主責任制限条約においても規定が設けられていたが、ただ同条約によると、同時船長は航海上の過失 (fautes nautiques) または船舶の業務 (service) に従事する者の過失についてのみ責任を制限することができるとなされていた（同条約二条三号）。これにたいし、一九五七年条約は「船長または乗組員の資格においてなされた過失」とし、また一九六七年法は「船長または乗組員の職務の行使においてなされた過失」と規定している。字句どおり解釈すれば、船長または乗組員の資格においてなされた過失には、航海上の過失はもちろん、商業上の過失も含まれるようにみえるが、^(六)商業上の過失についてまで責任制限の利益を拡張するのは疑問である。

(一) Cass. civ. 28 févr. 1894, Rev. inter. dr. mar. 1894-1895, t. X, p. 5; Rouen 22 janv. 1902, Rev. inter. dr. mar. 1903-1904, t. XIX, p. 21; Aix 25 mai 1919, D. P. 1919, 2, 65.

(二) Rabat 19 janv. 1955, D. M. F., 1956, somm., p. 430; Reuter, op. cit., p. 15.

(三) Reuter, ibid.

(四) わが商法上、船舶管理人は船舶共有者の代理人であって（商七〇〇条）、その契約上および不法行為上の責任は船舶共有者または船長に帰属し、船舶管理人が第三者に対して責任を負うことはほとんど考えられないので、「船舶所有者等の責任制限制度に関する要綱案」においては、責任を制限することができる者として、「船舶所有者、船舶共有者、船舶賃借人または傭船者」と定め、条約の掲げる船舶管理人をこの中に加えていない。加藤、前掲四七頁。

- (五) 一九六八年二月二三日の改正船荷証券条約 (The Hague-Visby Rules) の第四条の二の規定によると、運送人の不法行為責任を請求原因とする訴訟においても同条約の定める免責および責任制限を適用するものとし、さらに運送人の使用する者に対して不法行為に基く損害賠償請求がなされた場合においても、これらの使用人は、同条約によって運送人が援用することのできる免責および責任制限を援用する権利を有すると定めている。これと同じ規定は、一九六一年の海上旅客運送条約 (一二条一項) および一九六七年の海上旅客手荷物運送条約 (一二条一項) にも設けられている。これについては、谷川久「船荷証券条約および海難救助条約の改正」海法会誌復刊一三号七五頁以下参照。
- (六) *Reuter, op. cit., p. 19.*

(三) 責任制限をもって対抗できる債権

一 責任を制限できる債権

条約は、船主がその責任を制限することのできる債権の発生原因として、まず次の二つをあげている (条約一条一項)。

- (a) 運送されるため船舶上にいるすべての者の死亡または傷害および船舶上にあるすべての財産の滅失または損傷。

- (b) 陸上または水上のその他すべての者の死亡または傷害、その他すべての財産の滅失または損傷もしくはすべての権利に対する侵害であって、船舶上にいるすべての者で所有者が責任を負う者または船舶上にいないその他すべての者で所有者が責任を負う者の、行為、懈怠または過失によって生じたもの。ただし、この後の場合には、その行為、懈怠または過失が、航海、船舶の取扱、運送品の船積、運送または陸揚、旅客の乗船、運送または上陸に関するときに限る。

条約は、英米法の慣例にしたがい、船主がその責任制限をもって対抗できる債権を列举の方式をもって定めているが、フランスにおける立法技術の伝統は、条約の規定を文字どおりフランス語に翻訳して立法化するという方法とはなかった。すなわち一九六七年法の第五八条によれば、「船舶所有者は、損害が船舶上において生じたとき、または損害が船舶の航海または利用と直接の関係があるときは、契約の相手方または第三者に対する責任を以下に定める条件にしたがい、かつ国に対する場合といえども制限することができ。……」と規定している。このうち、「損害が船舶上において生じたとき」が右の条約第一条第一項(a)号に、また、「損害が船舶の航海または利用と直接の関係があるとき」が(b)号の規定に大体において対応するものとみられるが、条約の規定、とくに上記(b)の規定が、責任制限をもって対抗できる債権を数行にわたり、いかにも重苦しい仕方で(de façon pesante) 列举しているのと較べると、フランス法は、「損害が船舶の航海または利用と直接の関係があるとき」として、条約の列举するすべての事項をわずか一行で包括させる総合的な方式(formule synthétique)をとっているのが対照的である。

このようにフランス法の規定は、条約と比較して、きわめて簡單明瞭であるという長所を有する反面、適用の確實を期するという点では、条約のとり列挙の方式には及ばない。結局、このフランス法の適用は裁判官の解釈に委ねられることになるが、その解釈からいかなる結果が生れるか、それは「明日の謎」(mystère de demain)であるとして、条約とフランス法との間に解釈上の衝突を招くおそれがあるのではないかとする懷疑的な見解がみられるのは注目される。

条約の定める船主責任制限は、運送契約上の旅客または荷送人(あるいは荷受人)について生じた損害についても

認められることは、その第一条第一項(b)の明文の規定から明らかである。しかし、フランス法は上記のように簡潔な表現をとったため、船主責任制限の制度は不法行為上の損害(dommages d'ordre délictuel)についてのみに適用されるのではないかと誤解されるおそれがある。⁽ⁱⁱⁱ⁾そこでフランス法の立法者は、「契約の相手方または第三者に対する責任を制限することができる」と明記している。

損害が船舶上において発生する場合、その損害の発生した場所は海上航行(expédition maritime)との直接の関係を推定するのに充分である。この場合、その損害の発生原因が何であるかは問題ではない。もし原因不明のものであっても、また船主の責任が民法典第一三八条第一項に定める船舶の保管者としての責任にもとづくものとされても、それでもやはりその責任は制限されるのである。損害が船舶上において発生した場合、実際において船主の責任はほとんど契約上の責任であるが、この場合、不法行為責任にもとづく請求とは競合しないとする原則(principe du non cumul)にしたがう必要があろう。^(iv)

フランス法第五八条の規定は、すくなくとも船内にある人に関するかぎりでは、条約第一条第一項(a)号に規定されているものよりも広い。条約によれば、これらの人は運送されるため船内にいたことを必要とし、その者と船主との間には契約関係の存在が要求される。したがって港に停泊中の船舶を訪れた人、あるいは出航前に下船する旅客の見送り人に生じた人的損害は排除される。条約上これらの損害については、船主にとって(a)号より有利でない(b)号の規定によってのみその責任を制限することができる。これに対しフランス法第五八条は、このような区別を知らず、船内にある者が運送されるためにいるのか否かは問題でない。船内にある物品に生じた損害については、それら

が運送されるためにあることは条約によってもフランス法第五八条によっても責任制限の条件とはされていない。^(五)

条約は、船舶所有者が責を負うべき者の行為によって損害が発生したかどうかの立証責任については触れていないが、フランス法においては、「損害が船舶の航海または利用と直接に關係する」ことの立証責任は、すべての場合、船主がこれを負うものとされている。もっとも、これは船主と責任制限の對抗を受ける債権者との間の立証責任の問題であって、一般的にいえば、制限基金の設定によって利益を受ける者が主張し、かつ立証責任を負うことになる。

たとえば、船主がその基金を設定したのちに破産または整理 (*règlement judiciaire ou liquidation des biens*) をうけた場合、基金の設定が債務の支払停止前に行なわれたものであれば一般の債権者に対抗することができる（命令七〇条参照）。そこでこのような場合には、損害と船舶の航海または利用との直接の關係について立証しなければなら^(六)ないのは、その基金から利益を受ける債権者なのである。

(一) Rodière, op. cit., p. 114.

(二) Lureau, op. cit., pp. 264, 265; Reuter, op. cit., p. 19.

(三) Rodière, op. cit., p. 107.

(四) Reuter, op. cit., p. 19.

(五) Reuter, *ibid.*

(六) Pontavice, op. cit., n° 262.

二 難破物責任

一九六七年法第五九条は、船主のいわゆる難破物責任について、「船舶所有者は、前条と同一の条件に従い、船舶

または難破物および船内にある積荷の除去または破壊の費用につき、国に対する場合といえども、その責任を制限することができる」と規定している。

これは、条約第一条第一項の(c)号前段に規定された「難破物の引揚に関する或る法律によって課せられた一切の債務又は責任で、沈没し、乗揚げ又は抛棄した或る船(船の上にある一切の物を含む)の引揚、除去又は破壊に関するもの」に対応する。条約は、この難破物責任につき各国にその採用を留保する権利を認めているが(署名議定書二項a)、フランス法は委付主義のもとからの伝統に従い、あえてこれを留保しなかった。

難破物責任は、とくに国家に対する関係において問題となる。かつてフランスでは、港湾または航路内に横たわる難破船を離礁させ、除去させるため土木局によってなされた国の費用の償還請求にたいして、免責委付をもって対抗することができると争われたが、行政裁判所はこれを認めず、その全額の支払を命じた。^(二)これに対する船主側の抗議にもとづき、一八八五年八月一二日の法律をもって商法典第二一六条に第四項を追加し、それ以後、船舶所有者はかかる場合にも委付権を行使することができることとなった。

しかし議論は、さらに新しい展開をみせることになった。ある事件で、最初の離礁につぐ曳船中に、船舶は再び座礁した。国は、第二の離礁および曳船料に対しては委付することはできないと主張した。行政裁判所は、一九一八年二月一五日の判決^(三)いらい、繰返してこの国の主張を正当として認めた。

しかし、これらの問題は、もはや一九六七年法のもとにおいて生じる余地はなくなったように思われる。新法第五八条にひきつづき第五九条が、「国に対する場合といえども」(même envers l'Etat)と繰返し規定しているのは、

船主責任の制限にたいして、国はもはや、いかなる特権的地位をも主張することはできず、委付権の行使を狭く制限した行政裁判所の判例を終止させようとする立法者の意思を明らかにするものである。委付制度は廃止されたが、公共物の蒙った損害についても、また沈没船の除去費用についても国の有する債権は、他の債権者と競合して責任制限基金の上に存する⁽¹¹⁾。ただ、この点につき注意する必要があるのは、本条は難破物の除去または破壊の費用について規定されたもので、難破物そのものによって惹起された損害（たとえば、難破物の上に標識を立てなかったために、これにより他の船舶に対して与えた損害）については規定していない。このような損害にたいしては責任制限は認められない。なぜなら、難破物は船舶ではなく、第五八条は、責任制限を船舶の利用に結びつけているからである。^(四)

(一) G. Ripert, *Droit maritime*, Tome II p. 171.

(11) R. Rodière, *op. cit.*, p. 114.

(三) P. Lureau, *op. cit.*, p. 265. もつと、この点につき政府提出の最初の法案には、法第六〇条の規定する責任制限をもつて対抗することのできない債権の中に、第四号として、『公道管理の違反の場合』(en cas de *contravention de grande voie*) が挙げられていた。しかし、難破物が港の出入路を妨害するときは常にこの種の調書が作成されているので、この場合の国の有する債権に責任制限の例外を設けることは極めて危険なこととして議会の反対をうけ、結局この原案は撤回された。したがって、往来妨害罪における国の有する罰金および損害賠償債権は、法第五八条および第五九条により責任を制限する費用および損害の中に含まれる。Pontavice, *op. cit.*, n. 264.

(四) R. Rodière, *op. cit.*, p. 114.

三 同一の事故によって生じた債権

フランス新船主責任制限法

周知のように、委付主義その他の立法主義と異なつて、条約の採用する金額責任主義の有するいちじるしい特色は事故主義にある。条約第二条第一項は、「本条約第三条の定める責任制限は、同一の事故から生じた人的損害および物的損害による債権の総額に対して適用され、他の事故からすでに生じ、または生じることのある債権はこれを考慮しない」と規定している。一九六七年のフランス法もまた、「同一の事故から生じる債権の総額」(六二条一項)、または「同一の事故によるすべての債権」(六八条)と規定している。責任限度額の算定は事故を単位とし、もはや航海を基準としない。事故主義の採用と航海主義の廃棄は、古い「冒險航海」(aventure maritime)の觀念をまったく払拭し、責任限度額と船舶のトン数との間に存する關係を口実に、条約第三条の中になお「海産」の觀念を見出そうとする試みを空しいものとさせた。

ただ事故主義のもとにおいては、複数の損害を生ぜしめた事故が相互に近接しておきた場合、損害がいずれの事故によるものであるか、その損害と事故との間の因果關係の問題と、その立証責任の問題が提起される。条約もフランス法もこの点についての解決は用意していないので、今後その解決は裁判官に委ねられることになる。

四 船舶の保管者としての責任(無生物責任)と責任制限

(一) Lamoricière 号事件と民法典第一三八四条の適用

一九四二年一月九日、多数の旅客をのせてアルジェーからマルセイユに向い地中海を航行していた客船 Lamoricière 号は、はげしい暴風雨におそわれて船体の損傷による浸水のために沈没し、三百余名の犠牲者をだした。この事

故により被害者の遺族から多数の訴訟が起こされたが、その一つにつき一九五一年六月一九日の破毀院判決は、「民法典第一三八四条第一項の規定は、特別法 (Loi) が明示または黙示の規定をもって同条の適用を排除していないかぎり、海上航行にたいしても適用される一般原則を表わしたものであり、原判決が正當に認定したところによれば、」*les Transports Maritimes de l'Etat* は *Lamoricère* 号の利用および監督の権限を有していたもので、民法典第一三八四条の規定にいう保管者にほかならない。船長は、その船内にあって行使する指揮権にもかかわらず、なお船主の使用人とどまるものであり、その資格は船舶の保管者たる資格と両立するものではない」と判示して、船主（運送人）の損害賠償責任を認めた。⁽¹⁾

不法行為責任に関するフランス民法典第一三八四条第一項は、「自己の行為により生じた損害についてのみならず、自己が責を負う他人の行為によって生じた損害または自己が保管する物によって生じた損害についても責任を負わなければならない」と規定しており、無生物責任 (*responsabilité du fait des choses inanimées*) ともよばれる、物の保管者としての厳格な責任が認められる根拠となっている。

判例によれば、すべての物の保管者にたいしては責任の推定 (*présomption de responsabilité*) がなされ、保管者は、その損害が不可抗力によるか、被害者の過失によって生じたものであることを立証しないかぎり、その推定をくつがえすことができない。換言すれば、物の保管者は、自己の無過失を立証しても、あるいは損害が原因不明の事故による場合であっても責任を免れることができないものとされている。⁽²⁾

ところで、この *Lamoricère* 号事件の判決においては、民法典第一三八四条第一項の責任を負う船舶所有者は、

同時に商法典第二一六条の定める委付権をもってその責任を制限することができるかどうかという点について問題は提起されなかった。しかし、その後 Champollion 号事件についてなされた一九五六年七月四日のパリ控訴院判決は、一方において船主はその保管する船舶につき民法典第一三八四条第一項の規定にもとづく責任を負うとともに、他方、船主は商法典第二一六条を援用して責任を制限することはできないと明瞭に判示するにいたり、^(三)その上告審である一九五九年一月二三日の破毀院判決も原判決を正当として上告を棄却している。^(四)

(一) Cour de Cassation 19 juin 1951. Droit Maritime Français, 1951, p. 429 et s. この事件は、小町谷博士も指摘されておられるように(前掲六二頁)、「不法行為理論の点からも海商法の独自性の点からも多くの問題を提供しており、わが国においても大いに研究を要する事件である。

(二) Colin, Capitan et Juliot de la Morandière, Précis de Droit Civil, t. II, 1964 p. 353.

(三) Cour d'Appel de Paris, 4 juill. 1956. D. M. F. 1956. p. 584 et s. この理由は判旨の上では明らかにされていないが、商法典第二一六条は船長の過失についての船舶の委付を許しているので、船主が船長の行為につき民事上責任を負うものとしてではなく、船舶の保管者として責任を負う場合には、もはや委付をすることはできない、とする三段論法によるものと思われる。P. Chauveau. Traité de Droit Maritime, 1958, p. 325.

(四) Cour de Cassation 23 janv. 1959. D. M. F., 1959. p. 277 et s.

(二) 新法のもとにおける船舶保管者の責任

フランス民法典第一三八四条の適用に関するこの問題は、一見してフランス国内法に特有の、したがってフランス船主にのみ利害関係のある問題のようにみえるが、実はすべての外国船主にたいしても、場合により重大な影響をおよぼすことのある問題である。というのは、もし外国船により惹き起こされた損害がフランスの港湾または領海にお

いて発生した場合、その損害賠償請求事件を受理したフランスの裁判所は、当然のことながらフランス法を適用し、その結果、船舶の保管者として責任あるものと判示された外国船主は、条約または自国法によって認められた責任制限の利益を援用することができなくなるからである。^(一)

そこで、船主責任制限条約の草案を審議した一九五五年九月のマドリッド会議においてこの問題が採り上げられたのは当然であり、船舶所有者が、船舶の所有、占有、保管または支配 (contrôle) の事実により、すべての人的または物的損害について責任あるものと判決された場合においても、船主はその責任制限をもって対抗することができるものとされ、船舶の保管者としての人的かつ無限の責任から船主を救済することが合意された。^(二) このようにして一九五七年条約は、その第一条第三項において、「本条第一項に掲げた場合に、船の或る所有者がその責任を制限する権限は、その責任が、所有者の過失、又は所有者が責任を負うことを要する者の過失の証明がなく、船の所有、占有、管理又は支配によって生ずる場合にも、これを認める」と規定された。

フランスの一九六七年法には、この条約の規定に相当する規定はおかれていないが、同法は、船主が有限責任の利益を援用することのできない唯一の場合として、「船舶所有者自身^(三)の責に帰すべき過失が立証された (faute prouvée) 場合」と明記しているのであるから (同法五八条)、船主自身の過失の証明がないときは、船主が責任制限の利益を享けることができるのは明らかであると解されている。^(三) もっとも、不法行為に関する一般原則を定めた民法典第一三八四条の規定が、新法のもとにおいても、船舶所有者その他の運送人に適用があるのを否定するのは困難であるが、^(四) 同条の適用が同時に船主責任制限の利益を奪うという意味での従来の判例は新法のもとにおいては、もはやこれを維持

することができなくなったものといえる。

- (一) G. Ripert, La responsabilité des propriétaires de navires et l'unification internationale du droit maritime. D. M. F., 1954, p. 709.
- (二) C. Legendre, La Conférence de Madrid du Comité Maritime International, D. M. F., 1956, p. 8.
- (三) R. Rodière, op. cit., p. 110, p. 124, P. Lureau, op. cit., p. 264.
- (四) R. Rodière, op. cit., p. 123, G. Ripert, Droit Maritime, tome I, p. 667. これにたいし、民法典第一三八四条第一項の無生物責任は、主として陸上における自動車事故の被害者を救済するために発展し、確立された理論であつて、商法に適用されるべきになつてゐる主張がある。Léopold Dor, Le Dernier arrêt du Lamoricière et l'article 1384 du Code civil, D. M. F., 1949, p. 48.

(四) 責任制限の認められない場合

(一) 船主自身の過失

新法第五八条はその但書として、「船舶所有者自身の責に帰すべき過失が立証された場合はこのかぎりではない」と規定し、責任制限の消極的要件として船主に過失がないことを必要としている。これは条約第一条第一項但書の規定に対応する。

わが商法第六九〇条第一項但書もこれと同じ趣旨の規定をおいているが、フランス旧商法の下では、船主が海産を委付して責任を免れうる債務は、船長の行為および船長によつて約定された債務から生じるものに限られ(二一六条二項)、船主自身の無過失については規定されていなかった。ただ、ここにいる船長の行為(faits du capitaine)には、

船長以外の船員の行為はもちろん、水先人の行為をも含むものとして委付がみとめられていたが、陸上の使用人の行為については委付は許されなかった。

新法のもとにおいては、もはやこのような過失の区別はその根拠を失い、船主自身の過失 (*faute personnelle du propriétaire*) だけが問題とされることになった。

船主自身の過失は、その性質または程度について何等区別が設けられていないので、きわめて輕微のものですら、船主から有限責任の利益を奪うのに充分である。これを海上運送法における運送人の責任制限についてみると、海上物品運送人については悪意 (*dol*) があつた場合 (一九六六年六月一八日法二八条二項 (a))、海上旅客 (および手荷物) 運送人については悪意または許容されない過失 (*faute inexcusable*) があつた場合 (一九六六年法四〇条二項および四四条二項) にかぎり有限責任の利益が奪われる。これと比較してみると、船主責任制限の要件がいかに嚴格なものであるかが理解される。この相違についてエマヌエル教授は沿革的なものにすぎないとのべている。すなわち、船主の責任制限は、船長その他の船員の選任および監督が困難な時代において、その船員の過失についてのみ例外的に認められるべきものとされたからである。^(一)

しかし、実際において船主自身の過失が認められるのはまれであり、それは例えば、船主が堪航能力を欠いた状態において船舶を発航させた場合に存し、このような状態から生じた船舶の衝突または積荷の損傷については、船主はその全額の賠償義務を免れることができない。^(二)

船主自身の過失についての立証責任は誰がこれを負担するかについては、マドリッド會議らしい、さかんな論議の

対象となった問題であるが、条約は、結局これを法廷地法 (*lex fori*) による解決に委ねることにした(条約一条六項)。
フランス法においては、船主の責任制限を阻止しようとする債権者の側で船主の過失を立証しなければならぬ。^(三)

これは、新法第五八条が、「船主自身の責に帰すべき過失が立証された場合をのぞいて」(*Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable*)と規定しているところからも明らかである。^(四)これに反して、英米法の諸国では、船主の有限責任ということが一般原則に対する例外とされ、したがってその例外を主張するに必要な条件がすべて具備されていることを船主が立証しなければならないのであって、自己に過失がなかったことの立証もその中に含まれている。^(五)

(一) Emmanuel du Pontavice, op. cit., n° 257.

(二) R. Rodière, op. cit., p. 116.

(三) G. Ripert, La conférence diplomatique de Bruxelles de 1957, D. M. F., 1957 pp. 713, 714.

(四) Emmanuel du Pontavice, op. cit., n° 257; Lureau, op. cit., p. 264.

(五) 小町谷操三・前掲一一五頁, Emmanuel du Pontavice, ibid.

(二) 責任制限をもって対抗できない債権

(一) 法第六〇条に掲げられた債権

新法は、ある種の債権者をとくに保護するため、その他政策上の理由から、特定の債権者に対しては、船主は責任制限をもって対抗することができないと定め、かりに制限基金が設定されていても、これらの債権者に対しては、そ

の全額の支払を義務づけている（法六二条）。すなわち、①救援または救助料債権もしくは共同海損分担請求権、②雇入契約から生じる船員の債権、③労働契約により船内において使用されているその他の者の債権がこれである。条約第一条第四項(a)および(b)の規定がこれに対応する。

委付主義による旧法の下においても、一九二六年の海上労働法により、雇入契約から生じる船員の債権にたいしては委付権を行使できないものとされており（同法九六条）、したがってこの点は新法の下においても異ならない。これに反して、海難救助料および共同海損分担請求権は、いずれも船長の行為から生じ、かつ海上運送に関連して発生する債権であるから、船主は海産を委付してその責任を免れうるものと解されていた。^(二)したがって、この点は新法により変更されたものとして注目される。

（二） 抵当権者および質権者の有する債権

海法または民法上の規定にもとづく船舶抵当権者および船舶の機械・器具等の属具の上に質権を有する債権者は、船主の責任制限および基金の設定によつてはなんらの影響も受けない。したがって船舶抵当権者は、船舶またはその代位物としての保険金もしくは法第四七条に列挙されたその他の付属財産（損害賠償請求権・共同海損分担請求権・海難救助料など）から優先弁済をうけることができる。かりに船主がこれらの付属財産を責任制限基金に充当しようとしても、抵当権者は、これら基金の設定および審査の手続終了をまつまでもなく、これらの財産から直ちに支払を求めることができる。そもそも船主がこのような財産を基金の設定に充てるような実益は乏しいように思われる。というのは、基金は責任制限を受ける債権者にとって現実に「処分しうる」(disponible)ものであることを条件とす

るから、法第四七条に掲げるような債権をもってしては、基金設定の条件を満たすことはできず、その結果、債権者は船主の有するその他の財産を差押えることができるからである（法六二条三項）。また、船舶抵当権者が支払を受けていないかぎり、基金が法第四七条の定める財産をもって構成されることを商事裁判所長が許可するとは考えられない。なぜなら、このようにして設定された基金は、「責任制限をもって対抗することのできる債権の支払にのみ充てられる」ものたりえないからである（法六二条二項）⁽¹⁾。

(1) Ripert, Droit maritime, t. II, pp. 174, 175.

(1) Pontavice, op. cit., n° 265.

三 責任制限の法的性質

条約は船主の責任を後述する一定の金額に制限しているが、これは、文字通り解して船主の責任を制限したものであるのか、それとも船主の債務そのものを制限し、その制限された債務額の範囲において無限責任を負っているのか、この点に関する条約の規定は必ずしも明確ではないので、いわゆる「責任制限」の法的性質について見解が対立し、この見解の相違は、また同時に基金設定の意義と効果をどのように解するかにつき重要な影響をおよぼしている。

(一) 債務制限説

この立場を代表するのはミュラー（Walter Muller）である⁽¹⁾。彼によると、条約は、その第一条に列挙した債権について船主の債務（obligation）を第三条に定める金額に法律上当然に（de plein droit）制限したものであり、単な

る責任制限に関するものではないとする。この結論は、フランス民法および商法における各種の責任制限に関する規定の分析と、条約の成立過程をとおして条約の立法者がいかなる意思を有していたかの考察に基いている。

(A) 周知のようにドイツ法においては債務 (Schuld) と責任 (Haftung) との間に区別が設けられているが、フランス民法典においても、その第二〇九二条は、「何人も目から債務を負担する者は、現に有し将来取得すべきすべての動産および不動産の上にその義務を履行すべき責を負う」と規定し、ここに債務と責任との間の基本的区別が認められ、この区別の上に立ってフランス法は、ある場合には債務者の債務を制限し、他の場合にはその責任を制限する。後者の例に属するのが商法典第二一六条の定める委付制度であり、船主は船長の行為より生じた債務につき人的無限の責任を負うが、船舶および運送賃から成る海産を委付してその責任を免れることができる。つまり、ここで制限されているのは、船主の責任であって、債務ではない。また民法典においても、物的責任にすぎない真の責任制限の場合が定められている。たとえば、債務者のために第三者によって提供された質入の場合 (民二〇七七条) あるいは先取特権の付着した物を所持する第三者の場合 (民二一七〇条) がこれである。

他方、フランス民法典は、債務者はその全財産をもって支払の責を負うものとしながら、その債務を法律によって制限するかなり多くの場合を認めている。例えば、旅店の主人 (aubergistes ou hôteliers) に寄託されなかった客の有する金銭、有価証券および宝石などの貴重品について盗難その他の事由によって損害が発生した場合、旅店の主人が負うべき損害賠償責任は二〇〇フランに制限されている (民一九五三条二項)。また相続における限定承認 (bénéfice d'inventaire) の効果もその債務の制限の例である (民八〇二条)。つぎに海事に関する国際条約の面で見ると、ヘーグ

約案は人的損害についての債権と物的損害についての債権とよばれるものの間に優劣の差別を設けている」として(三)る。

これにたいしオランダの代表者は、責任制限の効果が法律上当然に生ずることに反対し、基金の設定が責任制限の条件としてみなされるべきことを提案したが、他の代表者の反対にあって採用されなかった。結論として、Van Rijn議長は、一九五七年一〇月七日の総会において、「船舶所有者がその責任制限の利益を享受しうるために基金を事前に設定することを条件としないことは、これまで委員会において幾度となく繰返し確認され、そこで条約案の種々の条文の作成にあたっても、この点に関する疑問を残すおそれのある表現を避けるように意を用いた。それゆえ、責任制限基金の設定は、強制されることのない清算の手続であることは了解済みである」とのべている。(三)

(二) 責任制限説

以上のミュラーの見解は条約の規定からみても、またその制定経過からみても、これを支持することはできないとして、責任制限説をとるのがエルバー (Rolf Herber) である。(四)

まず、条約の規定からは、むしろ船主の責任は基金の設定によってのみこれを制限することができると解される。条約の第一条第一項は、「船舶所有者は、……その責任を制限することができる (peut limiter sa responsabilité; may limit his liability)」と規定しており、一九二四年の船主責任制限条約が、「船舶所有者は……を限度としてのみ責任を負う (le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à……; The liability is limited to……)」と規定されていたのとは明らかに異なる。船主の債務制限を規定する特則は存在しない。その結果、船主が

条約の定める金額に自己の債務を制限するためには、いかなる場合にも特定の手続を履まなければならない。換言すれば、船主の債務も船主の責任も法律上当然に制限されるのではなくして、制限されることが許される (susceptible) にすぎない。同様の規定は条約第三条第一項にもみられる。ただし、条約は、船主がいかなる行為によってその債務を制限しうるかを明文をもって規定していない。しかし、その規定を熟視して条約全体から判断すれば、この行為は基金の設定を指すものと信じる。

つぎに、ブリュッセル外交会議における討議が条約の規定からひきだされた結果と異なることは認めなければならぬが、条約の議事録がその解釈に影響をおよぼし、この議事録によって、いかなる解釈が正当なものたりうるかは、これを仔細に検討することを要する。国際条約の解釈は、なによりもまずその規定そのものに基づいてなされるべきことは国際法における承認された原則である。その修正が認められるのは、文言の解釈が条理に反した結果をもち、他の規定と両立しない場合に限られる。しかし一九五七年条約においてはこのような二つの要素は存在しない。条約の制定経過が考慮されるのは、規定の解釈が明らかに立法者の意思に反すると認められるときであるが、いかなる点にこのような不一致を証明できるであろうか。

議事録から判断される立法者の意思は、船主が基金を設定しなくとも、その債務が自動的に制限されるものであることを強行的に規定しようとするものではなかった。条約上、船主がその責任を制限する行為は基金の設定とかならずしも一致せしめられていない。このことは、各締約国の立法者がいかなる行為をもって船主の責任を制限できるかを自由に決定しうることを意味する。しかしこの自由は、締約国の共通の意思として、その制定経過から離れること

のできる、ぎりぎりの限界である。締約国が基金の設定による責任制限のみを定め、その基金の設定までは船主をして無限責任を負わしめることができることを否定しなかったのは確かである。これに反して、基金の設定がなければ、船主の債務ないし責任の制限は認められないとする解釈は排除された。Van Rijn 議長が委員会の討議の結果を要約して、基金の設定を船主がその責任制限の利益を享受するための義務的条件とすることは立法者の意思ではなかったとのべているのはこのような意味である、と説いている。要するに、この責任制限説の立場においては、条約は船主の債務を法律上当然に制限したものとして解すべきではなく、船主の意思によってその責任を制限しうることを定めたものであり、ただ条約は、基金の設定をもって責任を制限するために必要な事前の要件とはしていないだけである、とみる。

わが国においては小町谷博士がやはりこの責任制限説の立場をとられている。^(五)同博士によると、条約が「責任を制限することができる」(一条一項、三条一項)、「基金を形成することができる」(二条二項)と規定して、マドリッド草案において使用された文句を改めたところからみて、条約は、船主の有限責任をもって法律上当然のものと看做さないで、船主の選択にまかせたもの、と解せざるを得ない。すなわち、原則は無限責任であるが、もし責任の制限を欲するならば、その主張をすることができるのである。故に、条約はこの点において従来の委付主義と同じ立場である、とされる。

(三) 一九六七年法における解釈

さて、フランスの一九六七年法の解釈においても、主としてそこに用いられた法文の表現を根拠に、条約の解釈に

みられた債務制限説と責任制限説の対立がそのまま持ち込まれている。

債務制限説の立場をとるルターによると、法第六一条の規定が、「第五八条および第五九条の規定の適用により、かつ第六〇条に定める場合をのぞき、船舶所有者は、航海船舶所有者の責任の制限に関する一九五七年一〇月一〇日の国際条約によつて定められた制限を超えて責任を負わない」と規定しているところから、船主の責任は、委付制度のもとにおけるように船主に委ねられた権能によつてではなく、法律上当然に制限されているものと解し、したがつて基金の設定は、責任制限の事前の条件ではなく、すでに制限された債務の集団的清算の手続 (procédé de liquidation collective) にすぎないと説く。⁽⁷⁾

これに対し、ポンタビス教授によると、条約は船主の債務を当然に制限したとするミュラー氏の結論には異議があるとし、船主は債務全額について支払の責を負っているが、これを一定の金額に区分する (cantonner) ことによつて自己の責任を制限できるのであつて、つまり船主にはその責任制限の権能 (faculté) が与えられているとする。そして一九六七年のフランス法第五八条が、「船舶所有者は……その責任を制限することができ」と規定しているのはまさにこのことを示したものに外ならず、とくにこの点は、はじめ政府原案が、「船舶所有者は……の制限内においてのみ責を負う」(Le propriétaire……n'est responsable……que dans les limites……)とあつたのを国会の審議の過程において、船主の責任制限は単なる権能にすぎないにもかかわらず、この法案の文言では当然に制限されているように解されるおそれがあるとして現行第五八条の字句に修正された経緯からみても明らかであらうとのべている。^(七)さらに同教授は、基金設定の性格について、条約の解釈としては、その制定経過からみて、また条約第二条第二項

が、「……その総額は責任制限基金としてこれを設定することができ」と規定しているところから、船主は基金の設定を強制されていないと解しうる余地があるが、フランス法の解釈としては、責任の制限を欲する船主は基金の設定を強制されると解される。なぜなら、まず法第六二条は、「……法定の制限の範囲内において船舶所有者が支払うべき賠償の総額は、……単一制限基金として設定される (est constituée)」と規定し、さらに一九六七年一月二七日のデクレ第五九条はもっと明白に、「……責任制限の利益を享受しようとする船舶所有者はすべて、清算手続を開始する目的をもって商事裁判所長に対して申請書を提出しなければならない」と規定し、デクレ第六〇条は、「前条の申請書には、……基金の最高額……この基金設定の態様……を記載しなければならない (doit énoncer)」と規定しているからである。しかしながら、これら法令の明文の規定にもかかわらず、基金の設定を強制されないで責任制限を主張できる場合があることを認めなければならない。それは、責任制限を援用する者が海上企業者の被傭者の場合である（法六九条一項）。保険者がその約款によってこれらの者に対して責任保険の利益を拡張しない限り、これらの被傭者は基金を設定するための十分な資力をもたないからである。したがって彼等に対して基金の設定を強制することは、事実上彼等から責任制限を援用しうる可能性を奪うことになるからである。^(八)

(一) Walter Muller, *Obligation restreinte ou responsabilité limitée?* D. M. F., 1964, p. 195 et s. はかこの債務制限説をこの海法学者の Rodière, Reuter 及び Lureau があつた。

(二) *Procès-verbaux*, p. 102 et s. D. M. F., 1964, p. 199 以下。

(三) *Procès-verbaux*, p. 244 et s. D. M. F., 1964, p. 200 以下。

(四) Rolf Herber, *Quelques problèmes concernant l'unification du droit surgis à l'égard de la Convention internationale*

sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957, D. M. F., 1967, p. 267 et s. Herberと同じく責任制限説を採るのは Pontavice 教授である。

(五) 小町谷操三「航海船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約の研究」海事条約の研究一二五頁。

(六) Reuter, op. cit., pp. 23, 24. はかじ Rodière, Précis de droit maritime, p. 120; Lureau, op. cit., pp. 262, 263.

(七) Pontavice, op. cit., n° 245, 246.

(八) Pontavice, op. cit., n° 254.

四 制限基金の設定

(一) 金額

船舶所有者は、責任制限をもって対抗することのできない債権に対する場合（法六〇条）をのぞき、同一の事故から生じ、前記の要件（法五八条、五九条）を充した債権に対しては、航海船舶所有者の責任の制限に関する一九五七年一月一〇日の国際条約によって定められた制限を超えて責任を負わない（法六一条）。つまり、一九六七年のフランス法は、制限基金の額およびその算定方法については条約の定めるところをそのまま引用している。

この基金は、二つの数乗じた額に等しい金額である。その第一の数は、船舶のトン数により表示され、一九五七年条約の第三条第五項および第七項の定めるところにより、船舶の純トン数（汽船その他の発動機船については、純トン数にエンジンルームの容積を加算した数）を基準とする（法六六条）。

第二の数は、事故が物的損害だけを生ぜしめた場合には、その船のトン数の各トンにつき総額一、〇〇〇フラン、

人的損害だけの場合には、その船のトン数の各トンにつき総額三、一〇〇フラン、事故が同時に人的損害と物的損害とを生ぜしめた場合には、その船のトン数の各トンにつき総額三、一〇〇フラン、そのうち、船のトン数の各トンにつき第一の部分となす二、一〇〇フランは、人的損害に関する諸債権の弁済だけに充当すべく、船のトン数の各トンにつき第二の部分となす一、〇〇〇フランは、物的損害に関する諸債権の弁済に充当する。ただし、第一の部分が人的損害に関する諸債権を完全に弁済するに足りないときは、それらの債権の弁済をうけない残額は、基金の第二の部分から弁済をうけるため、物的損害に関する諸債権と競合する（条約三条一項）。

（二） 基金設定の申立

条約は、船主責任制限についての、いわば実体法規を定めるにとどまり、基金の設定および配分についての手続規定は、基金が設定される国の国内法の定めるところに委ねている（条約四条）。フランスにおいては、一九六七年一月二七日のデクレ第五九条以下の規定がこれらの手続を詳細に定めている。

まず、責任制限の利益をうけようとする船舶所有者その他の者（法六九条参照）は、船舶の国籍にしたがい以下のよう

に定められた管轄商事裁判所長に対して、清算手続を開始するため申立書を提出しなければならない（デクレ五九条）。その管轄裁判所は、

- ① 船舶がフランス国籍を有する船舶であるときは、その船舶の船籍港
- ② 船舶が外国船のときは、事故が発生したフランスの港、または事故後に最初に到達したフランスの港、あるいは最初に差押を受けた地もしくは最初の担保が提供された地

を管轄する商事裁判所である。

申立書には、損害の発生した事故と一九六七年法の規定にしたがい算定された制限基金の最高額およびその基金設定の態様 (modalités) を記載し、さらにこの申立書には、①申立人に知れた各債権者につき、その住所、債権の種類および債権の確定した金額または暫定額を付記した申立人の認証書と、②制限基金額の算定を明らかにした書面を添付しなければならない (デクレ六〇条)。

これら申立書の必要的記載事項のうち、「損害の発生した事故」とは、船主責任制限が事故^(一)とに行なわれる、いわゆる事故主義を示すものであって、重要である。つぎに「基金設定の態様」 (modalités de constitution de ce fonds) とは、責任制限基金がいかなる種類の財産から構成されるかを示すものであって、法第六七条および第六八条ならびにデクレ第六二条および第六三条の規定によると、金銭による払込によって基金を設定しうることはもちろん、連帯保証その他の担保 (caution solidaire ou une autre garantie) によっても設定することができる。ここに「その他の担保」を提供しうる者として、例えば責任保険の保険者がある。保険者は、被保険者がその責任制限を援用したときから基金を設定する資格を有するからである。

申立書に添付すべき書面の一つとして、申立人に知れた各債権者につき、その債権の種類および債権額等についての申立人自身の認証書 (état certifié) が要求されているが、これは、申立人自身の利益のために真正に行なわれるものと思われる。というのは、もし申立人がその債権の存在を知らながらこれを記載しなかったときは、その債権者に対しては基金以外の財産をもって全額を弁済する責を負からである (デクレ七三条三項二号)。第二の添付書面とし

「責任制限金額の算定を明らかにしたすべての書面」が掲げられているが、このうち最も重要なのは、当該船舶のトン数を証する書面である。既述のように、船主責任の限度額は船舶のトン数を基準として算定されるからである。

(三) 基金設定手続の開始決定

商事裁判所長は、申立人により記載された制限基金の額が一九六七年法にしたがって算定されているかどうかを審査したのち、基金設定の手続を開始し、基金が金銭によって設定されるべきか、保証その他の担保によって設定されるか、その態様に関して決定する（デクレ六一条一項・二項）。このほか、商事裁判所長は、清算手続の費用に充てるため、申立人により支払われる予納金（provision）の額を決定し、受命裁判官（juge-commissaire）と清算人（liquidateur）を任命する（デクレ六〇条三項・四項）。

基金が金銭をもって設定される場合、受命裁判官は基金を預託すべき機関を指定する。この預託は申立人の名をもつてなされるが、受命裁判官の許可がなければ、その払戻を受けることができない（デクレ六二条）。また基金が連帯保証その他の担保によって設定される場合、その設定された保証にたいしては、受命裁判官の許可なくして、いかなる変更をも加えることはできない（デクレ六三条）。

(四) 基金設定手続と破産手続

船主責任制限の手続は、後述のように債権者に対する基金の配分について債権者間の平等が強く要求され、この点において破産手続と共通する理念を有するが、それでもなおこの制度は破産手続とは異なるいくつかの特色を有する。

まず、基金の設定は、船舶所有者その他法第六二条に定める者の申立によって開始されるのに対して、破産手続

(procédure de liquidation des biens ou de règlement judiciaire) は、債権者の申立または職権をもって裁判所により開始される。これは責任制限手続が債権者のためにではなく、債務者の利益のために創設された制度であって、債務者の支払能力について別段の争いはないからである。もし債務者が支払停止の状態にあるときは、もはやこの海法に特有の責任制限の制度によることは許されず、普通法にしたがった破産手続によらなければならない。換言すれば、船主責任制限の手続は、船主の設定した基金という目的財産 (patrimoine d'affectation) の清算であって、破産者の有するすべての財産の清算ではない。

基金が金銭の払込によって行なわれる場合、受命裁判官はこの金銭を預託すべき機関を指定するが、この場合の預託は申立人の名をもって行なわれる (デクレ六二条)。これに反して破産手続においては、破産者に属する金銭は破産管財人によって開設された口座の中に移管すべきものとされている (一九六七年二月二日デクレ二五条二項)。また責任制限手続においては、破産手続におけるように申立人が報告をするためではなく、手続を進行させるために絶えず介入し、その手続において法定の権能を行使し、能動的に参加するものとされているのは破産手続と異なる著しい特色である。

(五) 基金設定の効果

(イ) 債権者による強制措置の禁止 裁判所長は、申立人の請求により、かつ受命裁判官の報告書にもとづいて、命令 (ordonnance) をもって基金が設定されたことを確認する (デクレ六四条)。この命令により、つぎのような基金設定の最も大きな効果がもたらされる。それは、責任制限をもって対抗される債権者の側からは、以後、申立人にか

いするいかなる強制措置 (mesure d'exécution) をもてることができない、という効果である (デクレ六五条)。

(d) 船舶差押等の解除 裁判所により確認された基金の設定が申立人にたいする強制措置の禁止をもたらず結果、船舶所有者は、すでに債権者から受けた船舶その他の財産の差押を解除され、あるいは差押を免れるために提供された保証や担保の解放を受けることができる。この場合、船舶所有者としては、あらかじめ基金を設定したこと、またはその設定に適当なすべての担保を提供したことを証明しなければならない (法六七条)。

しかし、《Putbus》号事件にみられるように、⁽¹¹⁾ 船主責任が二ヵ国にまたがって問題となり、それぞれの国において基金が設定されるような場合においては、基金の設定が船舶差押等の解除の効果を当然に生ずることは必ずしも期待できない。その理由として、①後述のように、国によって船舶所有者に対する債権の利息の取扱いに差異があること、②条約に付せられた留保条項の適用によって、難破物除去の費用について責任制限が認められない場合があること、③Aの国においてなされた判決がBの国において執行力を有しない結果、B国において基金が設定されても、A国において設定された基金をそのまま存置させる必要があることなどがあげられている。⁽¹²⁾

(e) 申立人にたいして宣告された破産・更生整理または財産整理 デクレ第六四条の定めるところにより、裁判所長が命令をもって基金設定の確認をなしたのちに申立人にたいしてなされた破産・更生整理または財産整理の決定は、基金の設定に関していかなる効果も及ぼさない。ただし、更生整理、財産整理、個人破産および破産犯罪に関する一九六七年七月一三日の法律第六七一五六三号の第二九条および第三〇条の適用は妨げない (デクレ七〇条)。同法第二九条および第三〇条は、破産財団 (masse) にたいして対抗することのできない行為を規定したものであるが、

その第二九条の規定によると、「以下に掲げる行為は、支払停止の日以後、債務者によってなされたものであるときは、これをもって破産財団に対抗することができない」とし、その第四号には、「弁済期の到来した債務につき、金銭、商業証券、振替その他通常の支払方法以外の方法をもってなされたすべての支払」が掲げられている。そこで基金の設定は、この第四号の規定との関係において果して破産財団に対抗しうる行為であるかどうか問題となる。船主責任制限手続において基金の設定は債務の支払たる性質を有するものとみられるので、基金の設定が金銭による払込をもってなされるときは、その設定が支払の停止の日以後になされた場合といえども、これをもって破産財団に対抗することができるといえる。さらに基金が保証その他の担保をもって提供された場合においても、法第六七条および第六八条ならびにデクレ第六三条の規定によって、これは基金設定の「支払の通常の方法」であるから、破産財団に対抗しうるものと解されている。^(四)

(二) 利息の発生の停止 船舶所有者等の債務者にたいする債権は、デクレ第六四条の基金の設定を確認する命令のなされた日から利息の発生を停止する(デクレ六八条)。他方では、船舶所有者の名において預託された金銭の利息は基金の中に組入れられる(デクレ六二条二項)。問題は、事故発生の日と基金設定が確認される日との間における利息の支払を請求しうるかどうかであるが、この点についてフランス法はなにも規定していないので、これを消極に解すべきものとされている。^(五)しかし英法においては反対に、基金は、それ自身を増大させる利息を生ずるのみならず、責任を制限する船舶所有者は、一九五七年の条約によって定められた金額のほか、事故発生の日と責任制限金額を確定する裁判官の命令のなされた日との間において生じた利息の支払義務を負っている。

(b) 船舶所有者の債務の承認との関係 最後に、船舶所有者が責任制限を援用し、または制限基金を設定する行為は、船舶所有者が自己の債務を承認したことを意味するものでないことは当然である（法六三条）。基金の設定は、のちに責任制限の利益を受けることのできる自己の権利を保存する効果を有するにすぎないからである。

(一) Pontavice, op. cit., n° 281.

(二) Admiralty Division, 2-3 July 1968, [1968] 2 Lloyd's Rep. 442.

(三) Pontavice, op. cit., n° 290.

(四) Ibid. n° 293.

(五) Ibid. n° 294.

(六) 基金の設定と先取特権

金額責任制限の制度は、一定の原因から発生した債権にたいして一定の基準により算定された基金の範囲内で排他的な支払を行なう制度であるから、船舶先取特権に関する法規と責任制限に関する法規との間に衝突が生じること avoided するのは困難であり、しかもこの衝突は、一九二六年の船舶先取特権条約と一九五七年の船主責任制限条約との間にすでに存在しているため、国内法によってこれを回避することはほとんど不可能であるというほかはない。^(一)

まず、新法第五八条および第五九条の規定によって責任制限の対抗をうける債権につき認められた先取特権は、基金の設定によってその追及権 (droit de suite) および優先弁済を受ける権利を失なう。これらの債権は基金の上ののみその居所を制限される (cantonnées) ばかりでなく、先取特権者相互間においても平等に、さらに、責任制限の対抗を同様にうける無担保債権者（たとえば、乗組員または旅客に招かれて船上にいた者あるいは陸上で負傷した者）

または民法上の先取特権者とも全く平等に基金から弁済を受けることになるのである。法第六四条が、「……債権者間における基金の分配は承認された債権額の割合に応じて行なわれなければならない」と規定しているのがこれである。^(二) もっとも、法第六二条第三項の規定により、基金が実際に処分しうる (disponible) ものではないときは、先取特権者は再びその権利を行使しうるから、基金の設定は確定的にその先取特権を消滅させるものではない。

法第六〇条に列挙された責任制限の對抗を受けない債権と法第五八条および第五九条の定める責任制限の對抗を受ける債権にはいずれも船舶先取特権が与えられており (法三一条三号、四号および五号)、これらの先取特権が同一の航海において生じたものとして競合するときは法第三一条の定める順位にしたがい、常に責任制限の對抗を受けない債権が優先するが (法三七条一項)、責任制限の對抗を受ける債権が後の航海によって生じた債権であるときは、前の航海によって生じた責任制限の對抗を受けない債権は後順位におかれることになる (法第三八条一項)。しかし、基金の設定によって責任制限の對抗を受ける債権の先取特権は消滅するから、法第六〇条に掲げる債権はいぜんとしてその優先順位を確保することができよう。

責任制限の對抗を受ける債権者は船主により設定された基金から排他的に支払いを受けうる利益を認められているから (法六二条二項)、それまでは船舶および運送貨などの、いわゆる海産 (fortune de mer) の上に有していた先取特権を喪失しようとも、先取特権とも比較しうるような物権的性質を有する権利を与えられている。この性質は、基金設定の命令があったのちに船主が破産または整理の宣告を受けても、原則として基金の設定にはなんらの影響もおよびさないものとされているだけに (デクレ七〇条)、顕著である。かくてシヨボー教授は、船舶債権者の (créanciers

maritimes) 権利は海産から責任制限基金の上に移転された、とのべている。^(三)

(一) Pontavice, op. cit., n° 272.

(二) 一九五七年条約を国内法に採用した英国の一九五八年商船法もまた「船舶その他の財産に関するいかなる先取特権その他の権利も、上記第五〇四条のもとにおいて債権者間に分配される金額の割合に影響をおよぼさない」(七条二項)と規定して、この点を明確にしている。

(三) Chauveau, D. M. F., 1962, p. 372.

五 債権の届出および調査

(一) 債権者にたいする通知

デクレ第六四条の定めるところにより、商事裁判所長が命令をもって基金の設定を確認したときは、清算人は、申立人によりその氏名および住所の示されたすべての債権者にたいして基金の設定を通知しなければならない(デクレ七一条一項)。この通知は、配達証明付書留郵便をもってなされ、その書面には、デクレ第六四条の命令の写しのほか、① 船舶所有者その他その資格を付記したすべての申立人の氏名および住所、② 船舶の名称および船籍港、③ 損害の発生した事故、④ 申立人により書面の名宛人が有するものとされる債権額が記載される(デクレ七一条二項)。

さらにこの通知書には、その通知を受けた債権者は、通知発送の日から三〇日以内に自己の債権を届出るべき旨を記載しなければならない。この三〇日の期間は、フランス本国に住所を有する者についての期間であって、それ以外のヨーロッパに住所を有する債権者については一〇間、ヨーロッパ以外の地に住所を有する債権者については二〇日

間の期間がそれぞれ伸長されている。そしてこの期間内に債権者は、申立人によって表示された債権額を争うことができる旨、およびこの期間経過後は、債権者はその債権額を承諾したものとみなされる旨、記載しなければならない（デクレ七二条）。

(二) 債権者にたいする公告

申立人に知れた債権者にたいする上記の通知事項と同じ事項は、法定公告掲載紙 (Journal d'annonces légales) に公示され、また外国刊行紙があるときは、受命裁判官の選定するものにこれを公示しなければならない。申立人によってその氏名および住所が示されなかった債権者は、自己の住所地においてなされた公告の日から三〇日以内にその債権を届出ることができる（デクレ七三条一項・二項）。

公告の日から三〇日以内に債権の届出がなかったときは、以下の区別にしたがった効果が発生するが、この旨もまた併せて公告しなければならない（デクレ七三条三項）。

① 申立人にその氏名は判明しているが、住所の不明な債権者は、その債権に付された額を承諾したものとみなされる。

② 申立人に知られていない債権者は、裁判所長がその手続の終了を宣する命令あるまではその債権を届出ることができる。しかし、その債権の届出前に受命裁判官によって命じられた配当に関しては、いかなる請求をもなすことができず、もしその債権が手続終了の命令がなされるまでに提出されなかったときは、その債権は消滅する。ただし、申立人がその債権の存在を知っていたことの証明があった場合はこの限りではない。この場合にお

いては、申立人は、その債権者にたいして他の財産をもって弁済の責を負う。

(三) 届出債権の調査

清算人は、申立人の面前において届出のあった債権の調査を行なう。清算人または申立人が届出債権の存在またはその金額を争うときは、清算人は、その旨ただちに配達証明付書留郵便をもってその債権者に通知しなければならない。債権者は、その通知を受けたときから三〇日以内に、書面または口頭をもって自己の意見を表明することができる。この期間は、デクレ第七二条に定める債権の届出期間と同様に、債権者の住所地の区別にしたが、それぞれ一〇日または二〇日間延長されている。清算人は、その債権を承認すべきか拒否すべきかの提案を受命裁判官に申出なければならぬ（デクレ七五条）。

(四) 債権表の作成と異議の申立

債権表 (*état des créances*) は受命裁判官によって作成され、その作成後一週間以内に、裁判所書記官は、配達証明付書留郵便をもって債権表の写しを各債権者に送付しなければならない（デクレ七六条）。

債権表に記載された債権者は、債権表の写しの送達を受けた日から三〇日以内に、自己の債権以外のすべての債権について異議を申立てることができる、債務者たる申立人も同様に異議をのべることができる（デクレ七七条）。

債権者はまた、デクレ第七七条に定める期間が満了するまで、裁判所書記局に申立書を提出して、責任制限基金の額を争うことができる（デクレ七九条）。これらの異議は、商事裁判所における口頭弁論において審理されるが、異議の申立てられた債権または申立人の責任の額に関して商事裁判所のなした判決は、申立人およびその手続の当事者た

るすべての債権者に対抗することができる（デクレ八一条）。

六 責任制限基金の分配と不服申立

（一） 基金の分配における平等原則

同一の事故により生じた損害の賠償を求める債権者は、船舶所有者の申立により設定された責任制限基金の中からのみ支払を受け、船舶所有者の他の財産の上にはいかなる権利をも行使することができないから（法六二条二項・三項）、これら債権者の間では基金の公平な分配が確保されなければならない。

特定の財産から支払を受ける債権者に平等の原則が要求される点で、基金の分配手続は、まさに破産手続の制度を想起させる。いずれの場合においても、もっとも素早い債権者のために無政府的な支払がなされるのを回避するのが問題だからである。債権者間の平等こそ、破産の制度におけると同様、この責任制限制度の生命（*l'âme*）となっている。^(一)一九六七年の法律第六四条が、「制限基金の分配は、その基金の各部分において、承認された債権額の割合に応じて債権者間に行なわれる」と規定しているのがこの原則を示すものであり、条約第三条第二項の規定と同文の規定をもって国内法化されている。

「制限基金の各部分において」(Dans chaque partie du fonds de limitation) とは、上述した物的損害の場合、その船舶の各トンにつき一、〇〇〇フラン、人的損害の場合には各トンにつき三、一〇〇フラン、物的損害と人的損害とが同時に発生した場合には、まず人的損害につき二、一〇〇フラン、残額一、〇〇〇フランについては、人的損

害と物的損害の各債権者が競合するものとして定められた、その制限基金の各部分を指している（法六六条、条約三条一項）。換言すれば、基金の分配については、人的損害の債権者は物的損害の債権者よりも常に多額の弁済を受けることができるが、制限基金の各部分の中においては、その債権額に比例した全く平等の地位を有するにすぎない。基金の上に先取特権を有するような特権的債権者は存在しないのである。

「承認されたその債権の額」（*montant de leurs créances reconnues*）とは、既述の債権調査手続において、清算人、申立人および債権表の送付を受けた債権者により異議なく承認された債権および異議の申立られた債権については、商事裁判所または控訴院の判決により確定された債権の額を指すものと解される。これに反して、裁判外で、船主と債権者との間で承認された債権の額を含むかどうかは、フランス法の解釈として必ずしも明らかではないが、もしこれをも含むとすると、両者の間で行なわれる通謀により基金の分配に参加する他の債権者の利益を害するおそれがある。⁽¹¹⁾

(1) R. Rodière, *op. cit.*, p. 114.

(11) 小町谷博士・前掲一三三頁。イギリス法においては、船舶所有者が裁判外で、基金の分配前に一部の請求について和解した場合には、船主は、基金に対して、残された請求について支払われるべき金額の評価を考慮して、和解した請求権者が有したと同一の権利を有する。Rankin v. Raschen (1877) 4 R. 725. 谷川 久「イギリスにおける船主責任制限基金の形成と分配の手続」成蹊大学政治経済論叢一七卷三・四合併号一九三頁。

(二) 船舶所有者の地位

一九六七年法の第六五条は、条約第三条第三項とはほとんど同文の規定をもって、「基金の分配前に船舶所有者が第

五八条、第五九条および第六一条に定める債権の一つにつき、その全部または一部の支払をなしたときは、その額を限度として、基金の分配においてその債権者に代位することを許される。ただし、基金が設定された国の法により、その債権者が船舶所有者に対して自己の債権を承認させることができる範囲を限度とする」と定めている。

船主に対する訴が、すべて制限基金の設定された国で提起される場合には、船主が有限責任をもって対抗しうる債権につき、基金の分配前に弁済することはほとんど考えられないが、外国の債権者が外国で訴を提起した場合、とくに非締約国で訴が提起された場合に、船主がその債務の支払を余儀なくされることは十分に予想される。^(一)このような場合にも、法定の基金額の範囲内で船主に有限責任の利益を享受せようとするのがこの制度である。

もっとも、基金の分配前になされた船主の弁済につき、船主のいわゆる代位^(二)を無制限に認めるときは、有限責任の対抗を受ける他の債権者の利益を害することになるから、代位の認められる範囲は、基金が設定された国の法律により、その債権者が船主に対して自己の債権を承認せしめることができたであろうところの額が限度とされる。

法第六五条の規定は、基金の分配前に、すでにその債務の弁済がなされた場合の規定であるが、まだ弁済がなされていないと、のちにその支払が強制されることが明らかである場合も同じように船主を保護しなければならない。そこでデクレ第六九条は、条約第三条第四項の規定を踏襲して、申立人（船主）が法律第六五条に定める条件にしたがい、基金の上の自己の権利をのちに援用することを可能ならしめるため、受命裁判官は充分な金額を暫定的に留保する旨、命令することができると定めている。

(二) 条約および一九六七年の法律は、いずれも *prendre lieu et place de son créancier* という表現を用い、ロディエールはこれを *subroger* という語で説明しているが、この場合は本来の意味の代位でないことはもちろんである。債務者たる船主が自己の設定した基金の分配に参加するということは、結局において、その債権額に比例した金額を制限基金から控除することを意味し、法定額の範囲における有限責任の実をあげようとするものである。

(三) 相殺

申立人が、債権者に対して同一の事故から生じた損害にもとづく債権を援用することが許されるときは、各債権は相殺され、本章の規定（責任制限基金に関する第七章の規定）は、その残額に対してのみ適用される（デクレ六七条一項）。これは条約第一条第五項の規定に対応するものである。

双方過失 (*faute commune*) にもとづく船舶の衝突の場合におけるように、申立人が債権者に対して損害賠償債務を負担すると同時に、債権者もまた、その過失の割合に応じた債務を申立人に対して負担している場合には、^(注)二つの債権は対当額において相殺され、申立人の負担する残額債務についてのみ責任制限基金に関する規定が適用される。これは、相対立する債権債務の簡易な決済をはかるためだけでなく、破産手続における相殺の制度と同様に、当事者間の公平をはかったものと解される。けだし、反対債権についての相殺が認められないときは、申立人の負担する債務は、制限基金の範囲内において、かつ債権額に比例した支払しか行なわれないのに対して、債権者の負担する債務は全額の支払いを強制されることになるからである。

このように、本条の目的が当事者間の公平・平等をはかることにあるものとすれば、相殺は、申立人の意思表示を

またないで法律上当然に生じ、その残額債務 (solde éventuel) についてのみ責任制限がみとめられなければならない。他面、このことは、双方過失にもとづく船舶の衝突の場合に、従来から議論のあつた単一責任か交叉責任かにつき、条約およびフランス法が単一責任の立場をとることを明らかにしたものとして注目される。なお、船主の責任制限は同一の事故から生じた債権についてのみ認められるものであるから (法六二条一項)、同じ航海中でも他の事故から生じた債権が相殺の利益をうけることのできないのは当然である (デクレ六七条二項)。

(注) 海上事故に関する一九六七年七月七日の法律 (六七・五四五号) 第四条は、商法典旧四〇七条四項の規定を踏襲して、双方過失による衝突の場合、各船舶の責任は、その過失の輕重の割合に従う、と規定している。

(四) 基金分配の手續

責任制限基金の額が確定し、かつ債権表が承認されて確定したときは、清算人は受命裁判官に対して配当表 (tableau de distribution) を提出しなければならない。また各債権者は、自己の受ける配当額が付記された配当表について通知を受け、同時に、清算人および受命裁判官の署名があり、かつ執行文 (formule exécutoire) の付せられた取立証書 (titre de perception) を受領する。債権者が金銭による支払を受けられなかったときは、この取立証書を呈示して基金の受寄者または申立人から支払を受ける。これらの者からの支払がないときは、提供された担保により、あるいは保証人について支払を受ける (デクレ八二条)。なお、配当表が確定される以前においても、受命裁判官の命令にもとづき、債権者のために仮の配当を行なうことができる (デクレ八三条)。

各債権者に対して配当の支払がなされたときは、申立人に対するその債権は消滅する。かくて、すべての支払が行

なわれたときは、受命裁判官の署名ある清算人の作成した報告書にもとづいて、裁判所長はその手続の終結を宣する（デクレ八四条）。

（五） 不服 申 立

すでにのべたように、申立人および債権者は、債権表に記載された債権額および制限基金の額につき異議を申立てることができ、商事裁判所は、口頭弁論を開いてこれらの異議につき審理し判決するが、この判決に不服の当事者は控訴することができる。控訴期間は、判決の送達がなされた日から二週間とされ、控訴院は、控訴のなされたときから三ヶ月以内に、略式手続をもって（*sommairement*）判決しなければならぬ。控訴判決は、正本にもとづき執行力を有する（デクレ八五条）。

またデクレ第七五条および第八三条の適用にもとづき、いずれも受命裁判官の命令をもってなされる債権表の作成および債権者に対する仮の配当に対しては、デクレ第七七条の定める期間内（原則として債権表の送達の日から三〇日）に、商事裁判所に対して異議の申立をすることができ、裁判所は第一回口頭弁論においてこれを決定する（デクレ八六条）。なお、受命裁判官または清算人の選任または改任に関する商事裁判所長の命令にたいしては、いかなる不服申立をもすることができないものとされている（デクレ八七条）。

お わ り に

以上、一九六七年一月三日の法律と同年一〇月二七日のデクレの規定を中心に、フランスにおける新船主責任制限

法の概要を考察した。既述のように、一九五七年の統一一条約は、責任制限の認められる債権、制限基金の設定および分配に関する基本原則を定めるにとどめ、責任制限を実現するための手続規定は、すべてこれを各国内法の定めるところに委ねている（条約四条）。したがってフランス法におけるオリジナルな立法も、船主が管轄商事裁判所に対して行なう基金設定の申立、清算人による届出債権の調査と受命裁判官による債権表の作成を経て行なわれる基金分配の一連の手続の中に見ることができる。

船主責任の制限につき旧フランス商法の流れを汲むわが国においても、商法第六九〇条以下の諸規定を改正して統一一条約を国内法化するに当りその中心的課題となるのは、やはりこの手続規定をいかに定めるかである。債権者間の平等をはかるため破産手続に類似した制度と迅速な決済を配慮するフランスの立法は、商事裁判所の制度をとらないわが国においても充分参考に値するものと思われる。